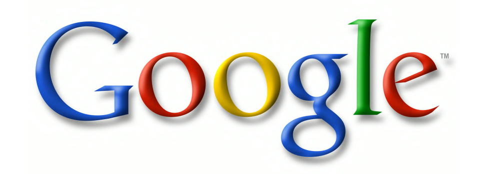


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

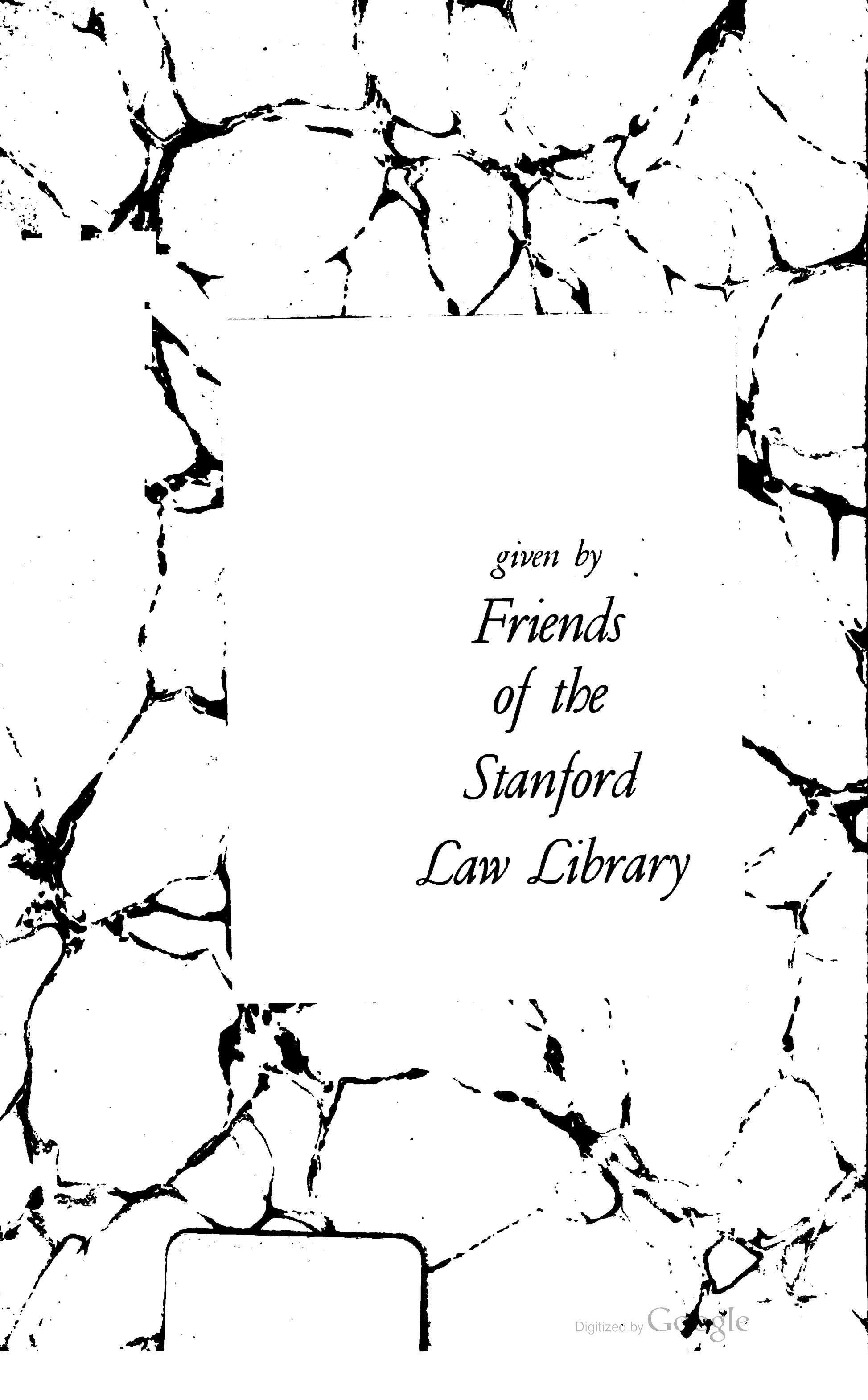
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

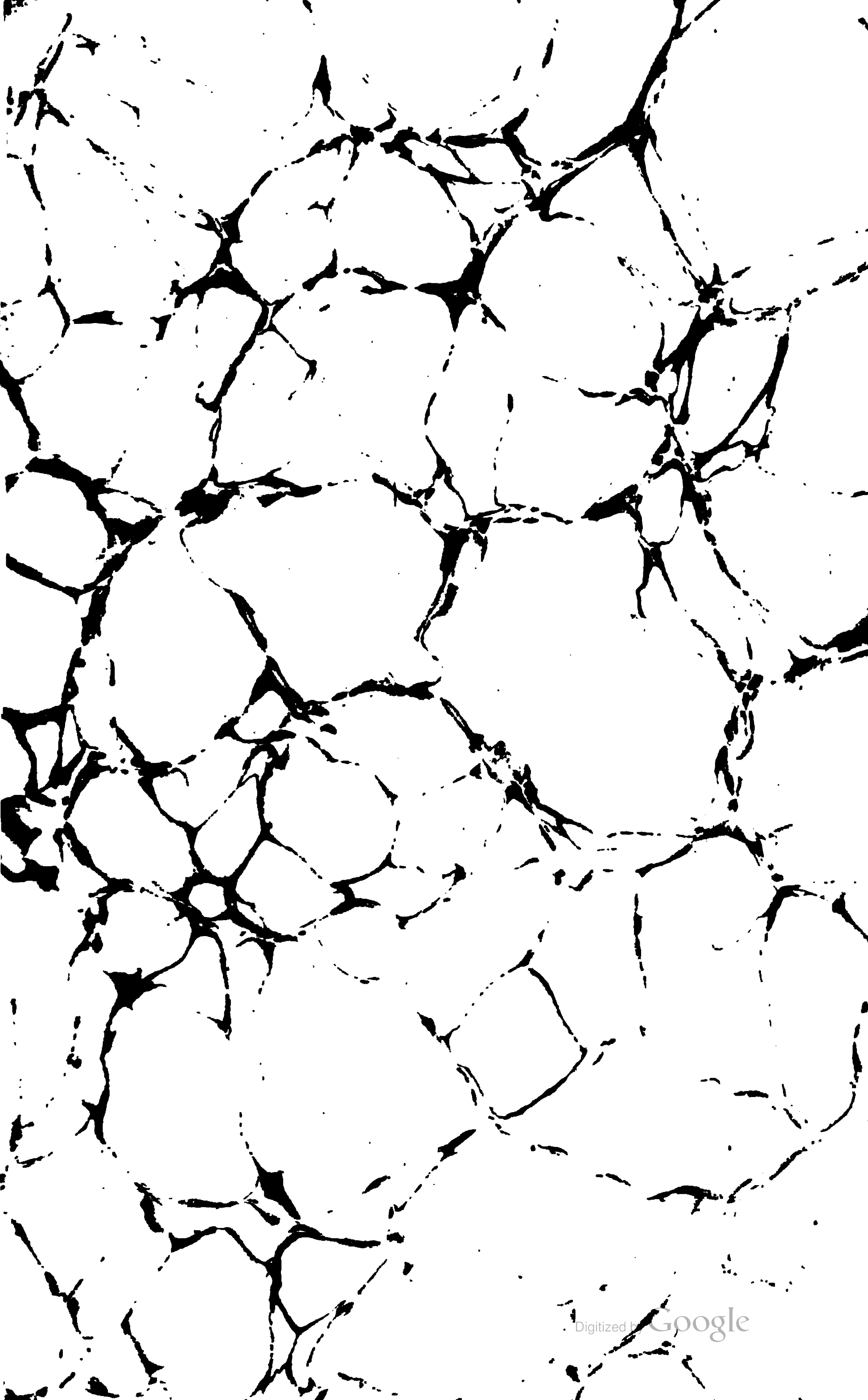
About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



given by
Friends of the Stanford Law Library

Digitized by Google


Digitized by Google

Digitized by Google

Comparative Law

Digitized by Google

Digitized by Google

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

18e ANNÉE — 1902-1903

Digitized by Google

LAVAL. — IMPRIMERIE L. BARNÉOUD & Cie.

Digitized by Google

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

FONDÉE ET PUBLIÉE PAR

F. C. AUTRAN

Avocat au barreau de Marseille, docteur en droit, licencié ès lettres.

Secrétaires de la Rédaction :

M. V. VIAL
Avocat, docteur en droit

M. L. KOCH
Avocat

M. L. MINGARDON
Avocat

18e Année. — 1902-1903

PARIS

CHEVALIER-MARESCQ ET Cie, ÉDITEURS

20, RUE SOUFFLOT, 20

Digitized by Google

PRINCIPAUX COLLABORATEURS DE LA REVUE DEPUIS SA FONDATION

B. Abram, avocat, ancien bâtonnier (Aix).
W. Adamowitch, Privat-Docent à l'Univ. Imp. (St-Pétersbourg).
C. D. Asser, avocat (Amsterdam).
Bardaut, avocat (Constantinople).
L. Beauchet, professeur à la Faculté de droit (Nancy).
S. Bellaïs, avocat (Marseille).
G. Benfante, avocat (Palerme).
E. Bensa, avocat aux Hautes Cours d'Italie (Gênes).
R. de Bévotte, avocat, docteur en droit (Marseille).
P. Bontoux, avocat (Marseille).
Bultheel, avocat (Dunkerque).
Ch. Cauvet, avocat, secrétaire de la présidence du Tribunal de commerce de Marseille.
Cavrois, avocat, ancien bâtonnier (Dunkerque).
C. G. Cociasu, avocat (Braila).
A. de Courcy, directeur de la Cie Gle d'assurances maritimes (Paris).
F. Daguin, avocat, secrétaire général de la Soc. de Lég. comp. (Paris).
Danjon, prof. à la Faculté de droit (Caen).
A. Dauphin, avoué à la Cour (Aix).
G. David, avocat (Marseille).
Delarue, avocat (Paris).
P. Govare, avocat (Paris).
De Grandmaison, avocat (Le Havre).
G. Granier, avocat (Marseille).
J. E. Gray Hill (Liverpool).
Guerrand, avocat (Le Havre).
Harrington Putnam, av. (New-York).
V. Jacobs, avocat, min. d'Etat (Bruxelles).
E. K. Jones, solicitor (New-York).
J. Jourdan, ancien député, avocat, juge sup. (Marseille).
J. P. Kirlin, attorney (New-York).
E. Lairolle, avocat (Nice).
A. Laurin, professeur à la Faculté d'Aix.
V. Lebano, avocat (Naples).
E. Lecouturier, avocat (Paris).
R. Lefebvre, avocat (Alger).
E. S. Macrygiannis, avocat, docteur en droit (Syra).
A. Maeterlinck, avocat, bâtonnier de l'Ordre (Anvers).
Manasse, avocat (Constantinople).
Marais, avocat (Rouen).
G. Martineau des Chesnez, conseiller (Alger).
G. Martinolich, avocat (Trieste).
R. Mazerat, commissaire en chef de la marine.
Dr M. Mittelstein (Hambourg).
Molengraaf, prof. à l'Univ. d'Utrecht.
B. Morel-Spiers, docteur en droit (Dunkerque).
A. Nazereau, avoué à la Cour (Bordeaux).
A. Padoa-Bey, avocat (Alexandrie).
W. Pappafava, avocat (Zara).
Pichelin, avocat, docteur en droit (Nantes).
H. Hon. Judge **Raikes**, K. C. L. L. D. (Yorkshire).
R. Roy de Clotte, avocat (Bordeaux).
A. Sieveking, avocat (Hambourg).
A. Sorel, directeur de la Cie Gle d'assurances maritimes (Paris).
R. Valensi, avocat (Marseille).
A. Verbaere, avocat (Gand).
R. Verneaux, docteur en droit (Paris).
A. Vidal-Naquet, avoué (Marseille).
E. E. Wendt, D. C. L. (Londres).

Digitized by Google

REVUE INTERNATIONALE

DU

DROIT MARITIME

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

12 avril 1902

Charte-partie. Clause de chargement sous l'inspection des agents des assureurs. Effet. Capitaine. Obligation de veiller au bon arrimage. Avaries. Arrimage défectueux. Armateur. Responsabilité. — Loi étrangère. Application. Cassation. Non ouverture. — Jugement. Motifs. Simples arguments. Motifs spéciaux. Non obligation.

Navire : « Thomas Furnbull ».

I. — La clause de la charte-partie stipulant que le vapeur chargera sous l'inspection des agents des assureurs et se conformera à leur règlement, ne dispense pas le capitaine de veiller par lui-même au bon arrimage de la cargaison. Par suite, quoique les règles du comité des assureurs aient été observées, les armateurs sont responsables des avaries provenant d'un arrimage défectueux.

II. — L'application d'une loi étrangère ne donne point ouverture à cassation.

III. — Les juges ne sont pas obligés de répondre dans les motifs du jugement aux simples arguments présentés par les plaideurs.

PAGE ET Cie c. MARCILLAC ET Cie.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation de la

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 693.

clause de la charte-partie, de l'art. 1134 Code civil et par fausse application des art. 221 et 222 Cod. com. comme aussi de la violation de l'art. 7 de la loi du 20 avril 1810;

Attendu qu'aux termes d'une charte-partie passée à New-York le 24 janvier 1899 le steamer *Thomas Furnbull* a été affrété pour prendre, dans un port d'Amérique un chargement de blé, seigle ou maïs et le transporter dans un port de l'Europe occidentale entre Bordeaux et Hambourg ; qu'il fut stipulé que le vapeur chargerait sous l'inspection des agents des assureurs et se conformerait à leur règlement ; attendu que le navire prit à New-York 2.584 tonnes de maïs ; qu'un certificat des assureurs constate que toutes les règles du comité ayant trait aux grains ont été observées; mais qu'à l'arrivée à Bordeaux la marchandise fut trouvée avariée par suite de son mauvais arrimage ;

Attendu que, sans examiner si les parties ne s'étaient pas placées sous l'empire de la loi américaine, dont l'application par la Cour de Bordeaux ne donnerait point ouverture à cassation, les juges du fond ont pu décider, par interprétation de la charte-partie que la clause qui obligeait le capitaine à se soumettre aux règles du comité des assureurs, ne le dispensait pas de veiller par lui-même au bon arrimage de la cargaison; que responsable, en vertu de l'art. 222 des marchandises dont il se charge, le capitaine ne peut laisser à la discrétion de tiers la stabilité de son navire et le salut de son équipage, ni le souci des intérêts des réclamateurs, qui, lors de la délivrance ne connaîtront que lui ; que c'est donc à bon droit que l'arrêt attaqué a rendu le capitaine Page, et, par voie de conséquence, ses armateurs, responsables des avaries provenant de l'arrimage défectueux des maïs ;

Attendu, en ce qui touche le défaut de motifs, que la Cour de Bordeaux n'était pas tenue de répondre aux considérations développées par les demandeurs en cassation dans leurs conclusions d'appel, sans que toutefois le dispositif en porte trace, et tirées de l'existence du certificat des assureurs de New-York ; que ces considérations ne constituaient en effet qu'un argument à l'appui de la thèse de l'irresponsabilité de l'armement et dont les juges du fond pouvaient ne pas tenir compte ;

Attendu que l'arrêt attaqu é, loin de violer les textes susvisés, en a fait au contraire une exacte application ;

Par ces motifs, rejette. »

Digitized by Google

Du 12 avril 1902. — Présid. : M. Tanon, prés. ; M. Letellier, rapp. ; M. Feuilloley, av. gén. ; Me Morillot, avocat.

Observations. — I. — Le capitaine a la direction des opérations d'arrimage, en est-il responsable même lorsqu'il y est procédé par des employés de l'affréteur ou sous la surveillance de ses agents ? Dans le sens de l'affirmative, voyez Rouen, 15 juillet 1887, ce Rec., III, p. 186 ; Gênes, 3 mai 1887, *ibid.*, III, p. 766 ; Tunis, 5 février 1891, *ibid.*, VI, p. 597 ; Comp. Cassation, 11 décembre 1888, *ibid.*, IV, p. 516 et Rouen, 15 janvier 1896, *ibid.*, XI, p. 554. En sens contraire, voyez Bruxelles, 26 novembre 1887, *ibid.*, VII, p. 610 et Alexandrie, 22 janvier 1900, *ibid.*, XVI, p. 550.

Le capitaine est-il responsable personnellement ou ès-qualité ? Voyez Marseille, 14 mars 1898, *ibid.*, XIV, p. 508 et la note ; Havre 7 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 77 et la note critique ; Rouen, 23 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 303.

II. — Il est de jurisprudence que la violation d'une loi étrangère ne peut donner ouverture à cassation qu'autant qu'elle est devenue le principe et la source d'une contravention aux lois françaises. Voyez Cassation, 12 novembre 1872, *Dalloz*, 74. 1. 168 ; 10 février 1892, *Le Droit*, 28 février 1892 ; Cassation belge, 9 mars 1882, *Sirey*, 82. 4. 17 et la note.

III. — Jurisprudence constante. Voyez Cassation, 17 février 1874, *Dalloz*, 74. 1. 281 ; 28 juillet 1874, *ibid.*, 75. 1. 107 ; 24 novembre, 1874 *ibid.*, 75. 1. 232 ; 18 novembre 1895, ce Rec., XI, p. 410 ; 24 novembre 1899, *Sirey*, 1902. 1. 374.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE DOUAI

11 août 1902

Vente « coût, fret et assurance ». Marchandise embarquée. Risques. Charge de l'acheteur. Recours contre les assureurs. — Clause « coût, fret et assurance ». Clause « poids et état sain garantis au débarquement ». Conciliation. Vendeur. Fortune de mer. Risque non garanti. Vice propre. Déficit. Défaut de siccité. Freinte de route. Garantie. Clause « poids facturé final en cas d'accident ». Incendie. Marchandises atteintes. Freinte de route. Charge du vendeur. — Assurances maritimes. Embarquement. Céréales. Usage des ports d'Oran et d'Arzew. Franchises d'avaries particulières de 3 à 10 0/0. Vendeur « caf ». Chargement. Assurance maritime. Marchandise vendue. Franchise de 10 0/0. Faute. Avarie inférieure à 3 0/0. Acheteur. Défaut de préjudice. Non lieu à dommages-intérêts. — Capitaine. Incendie. Marchandise chargée. Présomption légale de faute. Responsabilité.

Navire : « Beck frères ».

I. — Dans une vente « coût, fret et assurance » les risques de la chose vendue et embarquée sont à la charge de l'acheteur, sauf à lui à se faire indemniser par les assureurs.

II. — La clause « coût, fret et assurance » se concilie avec celle « poids et état sain garantis au débarquement ». Par cette dernière clause, le vendeur n'entend pas prendre à sa charge les risques de mer, mais seulement les détériorations provenant d'un vice propre, ou le déficit causé soit par un défaut de siccité, soit par des erreurs de pesage, soit par la freinte de route.

Et en cas d'incendie ayant atteint les marchandises, il y a lieu de faire supporter au vendeur la valeur de la freinte de route, malgré la clause « en cas d'accident de mer affectant la quantité, le poids facturé deviendra final ».

III. — L'usage des ports d'Oran et d'Arzew est d'assurer les céréales à leur embarquement avec des franchises d'avaries particulières variant de 3 à 10 o/o.

Le vendeur « coût, fret et assurance » qui charge dans un tel port, commet une faute en consentant une

Digitized by Google

franchise d'avaries particulières de 10 o/o dans l'assurance de la marchandise vendue.

Mais en cas d'avarie inférieure à 3 o/o, cette faute ne cause aucun préjudice à l'acheteur qui ne saurait dès lors prétendre à des dommages-intérêts.

IV. — Le capitaine responsable des marchandises chargées à bord est légalement présumé en faute en cas d'incendie.

HERMAN c. BERNARD.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que, suivant convention verbale intervenue le 20 juin 1901, Herman, négociant à Oran, a vendu, par l'entremise de Paul Bernard, à G. Bernard, « 500 tonnes orges d'Algérie-Tunisie, au prix de 12 fr. 50 le quintal net, c. f. a. dans le port de Dunkerque; poids total et état sain réciproquement garantis au débarquement, — la pesée sera faite par les peseurs jurés du port d'arrivée. En cas d'accident de mer affectant la quantité (pompe du grain exceptée), le poids facturé deviendra final, paiement comptant contre les documents » ;

Attendu que ces orges ont été assurées aux Compagnies Helvetia et la Neufchâteloise, aux pleines conditions de la police d'Anvers du 1er janvier 1887 qui stipule en faveur des assureurs une franchise d'avaries particulières de 10 o/o;

Attendu que les documents ont été adressés à l'acheteur qui les a levés et a payé le prix de la marchandise;

Attendu que les orges ont été embarquées sur le steamer *Beck frères* qui a quitté Oran le 1er août 1901 ; attendu que le, 6 août, un incendie s'est déclaré dans la soute transversale ; qu'une certaine quantité d'orges placées dans la cale attenante au foyer d'incendie ont été complètement carbonisées ; que, pour éteindre l'incendie, le capitaine a injecté dans cette cale de l'eau et de la vapeur et qu'une autre partie d'orges a été ainsi détériorée; attendu qu'à l'arrivée du *Beck frères* à Dunkerque il n'a été délivré à Bernard que 493.962 kg. d'orges; Attendu que celui-ci a fait procéder entre lui et les compagnies d'assurances à une expertise d'où il est résulté qu'en tenant compte de la freinte de route de 1/2 o/o, soit 2.500 kg. sur 500 tonnes, le manquant extraordinaire de 3.538 kg. devait être attribué à l'incendie;

Digitized by Google

qu'en outre 9.730 kg. avaient été avariés par l'effet direct de l'incendie et que 7.490 kg. avaient été avariés par l'action de l'eau injectée; attendu que dans le règlement d'avaries dressé par le représentant des compagnies d'assurances, il n'a été admis en avaries communes que les 7.490 kg. avariés par l'eau ; que la partie directement détruite ou avariée par l'incendie a été classée en avaries particulières, et comme elle n'atteignait qu'un poids de 13.268 kg., alors que la franchise allouée aux assureurs par les clauses de la police d'Anvers était de 50.000 kg., sur 500 tonnes, Bernard a été indemnisé des avaries classées comme communes mais n'a rien touché pour la perte ou la détérioration de ces 13.268 kilos;

Attendu qu'il a réclamé à son vendeur la somme de 1.752 fr. 65, représentant le montant du préjudice qu'il subissait en se fondant sur ce que la marchandise lui a été vendue poids et état sain garantis au débarquement ; mais attendu que ces termes ne peuvent être pris et interprétés isolément de ceux qui les précèdent immédiatement, « c. f. a. dans le port de Dunkerque » ; attendu qu'il est de jurisprudence constante que, dans une vente c. f. a., les risques de la chose vendue délivrée et embarquée sont à la charge de l'acheteur qui, vis-à-vis du vendeur, supporte la perte, sauf à s'en faire indemniser par les assureurs ; attendu que les deux parties de cette clause se concilient facilement ; qu'en garantissant l'état sain de sa marchandise au débarquement, le vendeur a garanti que cette marchandise serait saine et exempte de tout vice qui lui serait propre non seulement à l'embarquement, mais encore au débarquement, ce qui est d'une grande portée, car il arrive fréquemment qu'une marchandise, considérée comme saine à l'embarquement, s'échauffe ou se détériore par un vice qui lui est inhérent en cours de route; mais que le vendeur n'a nullement entendu prendre à sa charge les détériorations résultant de fortunes de mer telles qu'un incendie, conséquence des risques de la navigation, en vue desquels la police d'assurances est précisément contractée au profit de l'acheteur; que la même clause garantit le poids total au débarquement et que la pensée des contractants se précise en indiquant immédiatement qu'en cas d'accident de mer affectant la quantité, le poids facturé deviendra final; ce qui prouve bien qu'en garantissant le poids total, le vendeur prenait à sa charge les déficits sur les poids qui seraient constatés par les peseurs jurés de

Digitized by Google

Dunkerque et qui proviendraient soit des erreurs de pesage commises à l'embarquement, soit du défaut de siccité de la marchandise, soit de la freinte de route, mais à l'exclusion naturellement des pertes résultant des fortunes de mer ; attendu que si telle a été l'intention des contractants pour le poids garanti, il en est nécessairement de même pour l'état sain qui a été ajouté après coup en renvoi dans la même clause que le poids et immédiatement après ce mot ; que cette addition est donc régie par le même principe qui avait inspiré les parties relativement au poids ; attendu, enfin, qu'il serait contraire à toute interprétation rationnelle de décider que le vendeur a entendu garantir les risques de mer et se faire le propre assureur d'une marchandise appartenant à son acheteur, aux risques de qui elle voyage, et déjà assurée au profit de celui-ci pour ces mêmes risques de mer ;

Attendu que Bernard est seulement fondé à réclamer à son vendeur la valeur de la freinte de route qui, évaluée à 1/2 o/o selon l'usage. représente une valeur de 325 fr. pour un déficit sur le poids garanti provenant d'une cause absolument étrangère à tout accident de mer ;

Attendu que Bernard a reproché subsidiairement à Herman d'avoir contracté une assurance aux pleines conditions d'Anvers qui impliquent une franchise d'avaries particulières de 10 o/o ; mais attendu qu'il est d'usage dans les ports d'Oran et d'Arzew d'assurer les céréales à leur embarquement avec des franchises d'avaries particulières variant de 3 à 10 o/o ; attendu qui si Herman eût exigé et eût obtenu la franchise la plus forte, celle de 3 o/o, elle n'eût point, de toute façon, été atteinte en l'espèce, puisque le poids des orges admises en avaries particulières n'est que de 13.268 kg., alors qu'il eût fallu 15 000 kg. pour atteindre 3 o/o sur 500 tonnes ; que le fait de la part d'Herman d'avoir accepté une franchise de 10 o/o, conformément à la police d'Anvers, au lieu de celle de 3 o/o qu'il eût réclamée s'il eût agit de la manière la plus diligente pour son acheteur, n'a donc porté aucun préjudice à celui-ci ;

Attendu qu'Herman ajoute qu'au lieu de recourir à tort contre lui, son acheteur eût été fondé, s'il l'avait jugé à propos, à exercer utilement son recours contre le capitaine responsable des marchandises chargées à bord et légalement présumé en faute en cas d'incendie à moins qu'il ne prouve que l'incendie survenu doive être attribué à une

autre cause que son imprévoyance ou sa négligence, preuve qui ne paraît pas avoir été administrée ;

Par ces motifs,

Emendant le jugement dont est appel : réduit à 325 fr. avec intérêts judiciaires le montant de la condamnation prononcée contre Herman au profit de Bernard ;

Dit celui-ci mal fondé dans le surplus de sa demande, l'en déboute ;

Fait masse des dépens de première instance et d'appel qui seront supportés à concurrence de 1/4 par l'appelant et de 3/4 par l'intimé ;

Ordonne la restitution de l'amende consignée. »

Du 11 août 1902. — Plaid. : Mes De Lesdain (du barreau de Dunkerque) et Maillard, avocats (1).

Observations. — I. — Principe certain. Voyez Aix, 20 janvier 1898, ce Rec., XIII, p. 623 ; Gênes, 27 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 712 et les notes.

II. — Sur la compatibilité des clauses « caf » et « poids et état sain garantis », voyez dans le même sens Marseille, 15 décembre 1896, ce Rec., XIII, p. 368. Comp. Douai, 21 mai 1885, *ibid.*, I, p. 471.

Sur la clause : « poids facturé final en cas d'accident », comp. Gênes, 27 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 712.

III. — Jugé que le vendeur « caf » est en faute de consentir une franchise d'avaries particulières en assurant la marchandise vendue, ou de ne l'assurer que pour partie. Voyez Marseille, 8 juin 1898, ce Rec., XIV, p. 383 ; Aix, 8 juin 1886, *ibid.*, II, p. 410.

Cependant, il y a lieu de tenir compte des usages ; et, lorsque le vendeur s'y est conformé, il n'encourrait, d'après une certaine jurisprudence, aucune responsabilité. Voyez Copenhague, 25 décembre 1887, ce Rec., V, p. 540 ; Cour suprême de Suède, 10 avril 1888, *ibid.*, V, p. 419 ; Tunis, 20 décembre 1888, *ibid.*, IV, p. 596.

C'est ainsi qu'il a été décidé que si l'usage du port de charge est de consentir une franchise complète d'avaries particulières, le vendeur n'est pas obligé de souscrire une police à tous risques. Voyez Aix, 24 juin 1884, *ibid.*, I, p. 491.

IV. — Jurisprudence constante. Voyez Fécamp, 5 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 66 et la jurisprudence en note ;

(1) Communication de Me Cavrois, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

Tables générales, v° *Incendie*, n°s 3 et 4 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 733.

COUR D'APPEL DE DOUAI

11 août 1902

Vente « coût, fret et assurance ». Marchandise embarquée. Risques. Charge de l'acheteur. Recours contre les assureurs. — Clause « coût, fret et assurance ». Clause « poids et état sain garantis au débarquement ». Conciliation. Vendeur. Fortune de mer. Risque non garanti. Vice propre. Déficit. Défaut de siccité. Freinte de route. Garantie. — Assurances maritimes. Embarquement. Céréales. Usage des ports d'Oran et d'Arzew. Franchises d'avaries particulières de 3 à 10 0/0. Vendeur « caf ». Chargement. Assurance maritime. Marchandise vendue. Franchise de 10 0/0. Faute. Avarie inférieure à 3 0/0. Acheteur. Défaut de préjudice. Non lieu à dommages-intérêts. — Capitaine. Incendie. Marchandise chargée. Présomption légale de faute. Responsabilité.

Navire : « Beck frères ».

I. — Dans une vente « coût, fret et assurance », les risques de la chose vendue et embarquée sont à la charge de l'acheteur, sauf à lui à se faire indemniser par les assureurs.

II. — La clause « coût, fret et assurance » se concilie avec celle « poids et état sain garantis au débarquement ». Par cette dernière clause le vendeur n'entend pas prendre à sa charge les risques de mer, mais seulement les détériorations provenant d'un vice propre, ou le déficit causé soit par un défaut de siccité, soit par des erreurs de pesage, soit par la freinte de route.

III. — L'usage des ports d'Oran et d'Arzew est d'assurer les céréales à leur embarquement avec des franchises d'avaries particulières variant de 3 à 10 o/o.

Le vendeur « coût, fret et assurance » qui charge dans un tel port, commet une faute en consentant une franchise d'avaries particulières de 10 o/o dans l'assurance de la marchandise vendue.

Mais en cas d'avarie inférieure à 3 o/o, cette faute ne cause aucun préjudice à l'acheteur qui ne saurait dès lors prétendre à des dommages-intérêts.

Digitized by Google

IV. — Le capitaine responsable des marchandises chargées à bord est légalement présumé en faute en cas d'incendie.

HERMAN C. VAUDROY-JASPAR.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que suivant conventions verbales des 22 juin et 21 juillet 1901, Herman, négociant à Oran, a vendu à Vaudroy-Jaspar, par l'entremise de Marlier, courtier à Lille, « 400 tonnes orges d'Algérie-Tunisie, au prix de 12 fr. 65 les 100 kilos en vrac, c. f. a. Dunkerque, poids et état sain garantis au débarquement, paiement comptant contre documents » ;

Attendu que ces orges ont été assurées aux Compagnies Helvetia et la Neufchâteloise aux pleines conditions de la police d'Anvers du 1er janvier 1867 qui stipule en faveur des assureurs une franchise d'avaries particulières de 10 o/o ;

Attendu que les documents ont été adressés à l'acheteur qui les a levés et a payé le prix de la marchandise ;

Attendu que les orges ont été embarquées sur le steamer *Beck frères* qui a quitté Oran le 1er août 1901 ; qu'à la date du 6 août, un incendie s'est déclaré dans la soute transversale ; qu'une certaine quantité d'orges placées dans la cale attenante au foyer d'incendie ont été complètement carbonisées ; que, pour éteindre l'incendie, le capitaine a injecté dans cette cale de l'eau et de la vapeur et qu'une autre partie d'orges a été ainsi détériorée ; attendu qu'à l'arrivée du *Beck frères* à Dunkerque il n'a été délivré à Vaudroy-Jaspar que 395.170 kilos d'orges au lieu de 400.000 kilos ; attendu qu'il a été procédé entre lui et les compagnies d'assurances à une expertise d'où il est résulté qu'en tenant compte de la freinte de route de 1/2 o/o, soit 2.000 kilos, le manquant extraordinaire de de 2.830 kilos devait être attribué à l'incendie ; qu'en outre 7.785 kilos avaient été avariés par l'action du feu et que 5.993 kilos avaient été avariés par l'action de l'eau injectée ; attendu que dans le règlement d'avaries dressé par le représentant des compagnies d'assurances et accepté par Vaudroy-Jaspar, il n'a été admis en avaries communes que les 5.993 kilos avariés par l'eau ; que la partie directement détruite ou avariée par l'incendie a été classée en avaries particulières, et que, comme elle n'atteignait qu'un poids de 10.615 kilos alors que la franchise de 10 o/o allouée aux

assureurs par les clauses de la police d'Anvers était de 40.000 kilos sur 400 tonnes, Vaudroy-Jaspar n'a point été indemnisé de la perte ou de la dépréciation de ces 10.615 kilos;

Attendu qu'il en a réclamé le montant à son vendeur en se fondant sur ce que la marchandise lui a été vendue poids et état sain garantis au débarquement; mais attendu que ces termes ne peuvent être pris et interprétés isolément de ceux qui les précèdent immédiatement c. f a. Dunkerque; attendu qu'il est de jurisprudence constante que dans une vente c. f. a. les risques de la chose vendue, délivrée et embarquée sont à la charge de l'acheteur qui, vis-à-vis du vendeur supporte la perte, sauf à s'en faire indemniser par les assureurs; attendu que les deux parties de cette clause se concilient facilement; qu'en effet, en garantissant le poids au déchargement, le vendeur a entendu prendre à sa charge les déficits sur le poids provenant soit du défaut de siccité, soit des erreurs de pesage commises à l'embarquement, soit de la freinte de route, mais n'a nullement entendu prendre à sa charge les pertes résultant de fortunes de mer, telles qu'un incendie, conséquence des risques de la navigation en vue desquels la police d'assurances est précisément contractée au profit de l'acheteur; que, de même en garantissant l'état sain de sa marchandise au débarquement, le vendeur a garanti que cette marchandise serait saine et exempte de tout vice qui lui serait propre, non seulement à l'embarquement, mais encore au débarquement, ce qui est d'une grande portée, car il arrive fréquemment qu'une marchandise considérée comme saine à l'embarquement s'échauffe ou se détériore par un vice qui lui est inhérent, en cours de route; qu'il serait contraire à toute interprétation rationnelle de décider que le vendeur a entendu garantir les risques de mer et se faire le propre assureur d'une marchandise appartenant à son acheteur, aux risques de qui elle voyage, et déjà assurée au profit de celui-ci pour ces mêmes risques de mer; que Vaudroy-Jaspar est donc seulement fondé en l'espèce à réclamer à son vendeur la valeur de la freinte de route qui évaluée à 1/2 o/o, selon l'usage, représente un poids de 2.000 kilos, d'une valeur au prix de 12 fr. 65, de 253 fr.;

Attendu que Vaudroy-Jaspar a reproché subsidiairement à Herman d'avoir contracté une assurance aux pleines conditions d'Anvers, afin de payer une prime moins élevée, cette prime étant, d'après la convention des parties, comprise dans

le prix de 12 fr. 65; qu'en conséquence ayant, suivant lui, commis une faute dans l'exécution de son mandat, il doit réparer le préjudice causé ; attendu que la franchise de 10 o/o stipulée non point par cale, mais sur l'ensemble du chargement, est en effet extrêmement considérable et ne devrait point, en principe, être acceptée par un vendeur agissant dans l'intérêt de son acheteur sans l'assentiment préalable de celui-ci; mais attendu qu'il est d'un usage général que les Compagnies d'assurances stipulent une certaine franchise d'avaries particulières et que l'usage des ports d'Oran et d'Arzew est d'assurer les céréales à leur embarquement, avec des franchises d'avaries particulières variant de 3 à 10 o/o ; attendu que Herman, agissant pour le compte de son acheteur, aurait dû exiger une franchise beaucoup moins élevée ; mais attendu que même si la franchise d'avaries particulières n'eût été que de 3 o/o, elle n'eût point été atteinte en l'espèce, puisque le poids des orges, admis en avaries particulières n'est que de 10.615 kilos, alors qu'il eût fallu 12.000 kilos pour atteindre 3 o/o sur 400.000 kilos; que le fait de la part d'Herman d'avoir accepté une franchise de 10 o/o suivant la police d'Anvers, au lieu de celle de 3 o/o qu'il eût stipulée s'il eût agi de la manière la plus diligente pour son acheteur, n'a donc, en l'espèce porté aucun préjudice à celui-ci ;

Attendu qu'Herman ajoute qu'au lieu de recourir à tort contre lui, son acheteur eût été fondé, s'il l'avait jugé à propos à exercer utilement son recours contre le capitaine responsable des marchandises chargées à bord et légalement présumé en faute en cas d'incendie à moins qu'il ne prouve que l'incendie survenu doive être attribué à une autre cause que son imprévoyance ou sa négligence, preuve qui ne paraît point avoir été administrée ;

Par ces motifs,

Réduit à 253 fr. le montant de la somme qu'Herman est condamné à payer à Vaudroy avec intérêts judiciaires, pour le déficit en poids résultant de la freinte de route ;

Dit Vaudroy mal fondé dans le surplus de ses prétentions, l'en déboute ;

Fait masse des dépens de première instance et d'appel, qui seront supportés 1/4 par l'appelant, 3/4 par l'intimé ;

Dit que dans les dépens n'entreront point les frais de l'expertise ordonnée sur requête ;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Digitized by Google

Du 11 août 1902. — Plaid. : Mes Cavrois (du barreau de Dunkerque) et Maillard, avocats (1).

Observations. — I.-IV. — Voyez Douai, 11 août 1902, ce Rec., XVIII, p. 8 et la note.

COUR D'APPEL DE ROUEN

16 juillet 1902

Connaissement. Clause d'irresponsabilité des marques. Loi américaine du 13 février 1893. Nullité. Marques indiquées au connaissement. Offre de marchandises sans marques. Armateur. Force majeure. Défaut de preuve. Responsabilité. Impossibilité de les imposer en remplacement. Manquant. Obligation d'en payer la valeur.

Navire : « Anna ».

D'après l'article 1er de la loi américaine du 13 février 1893, qui prohibe les stipulations ayant pour objet d'affranchir l'armateur et le capitaine de toute responsabilité pour pertes ou dommages résultant de négligences ou fautes..... dans la livraison convenable des marchandises, est nulle la clause insérée dans un connaissement dressé en conformité de cette loi, et portant exonération pour oblitération, erreur, insuffisance ou absence de marques.

Par suite, le fait d'offrir à la livraison des marchandises sans marques, alors que ces marques étaient indiquées au connaissement, rend l'armateur responsable, sauf preuve d'un cas de force majeure à sa charge.

Il ne peut obliger le destinataire à recevoir ces marchandises en remplacement, fussent-elles de même nature et qualité que celles mentionnées au connaissement, et il doit lui payer la valeur du manquant au port de destination.

Fratelli Cosulich et Stuparich c. Barber et Cie, Kane et Cie et Joannès Couvert.

ARRÊT

« La Cour,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges ;

Attendu, en outre en ce qui concerne Stuparich et Cosu-

(1) Communication de Me Cavrois, avocat à Dunkerque.



lich frères, qu'ils articulent vainement que les 46 billes transportées par l'*Anna* de New-Nork au Havre et refusées par Joannès Couvert pour défaut de marque, sont les mêmes chargées par Kane et Cie sur ce navire, et que l'absence ou la disparition de la marque ne peut être imputable qu'au fait des chargeurs dont ils ne sont pas responsables ;

Attendu que tous les faits et documents de la cause contredisent cette allégation ; qu'il est certain, en effet, qu'à la vérification des marchandises à l'embarquement à bord de l'*Anna* par l'agent de ce navire, les marques C ont bien été reconnues sur les 46 billes d'acajou dont s'agit sans qu'il ait été fait aucune réserve ou observation sur l'insuffisance de ces marques dont l'existence a été constatée sans restriction sur le connaissement ; que le rapport de mer ne mentionne aucun fait particulier de nature à expliquer la disparition de ces marques dont l'existence avait été ainsi nettement établie ;

Que le défaut de représentation au Havre de ces billes prises en charge avec la marque C par le navire *Anna* ne peut dès lors résulter que de la faute ou de la négligence du personnel du navire dont Cosulich frères et Stuparich sont responsables, leur connaissement étant établi sous le régime de la loi américaine du 13 février 1893 ; qu'ils doivent, en conséquence, rembourser la valeur au Havre des billes d'acajou qu'ils étaient tenus de transporter et de délivrer en bon ordre au Havre ;

En ce qui concerne Barber et Cie :

Attendu que vainement ils demandent à être mis hors de cause par ce motif qu'ils ne seraient pas les armateurs de l'*Anna* et n'auraient agi que comme agents intermédiaires ayant simplement procuré ce navire à la New-York and Cuba Mail Steam Ship Company ;

Attendu qu'il est au contraire établi que Barber et Cie ont directement traité avec les agents de cette compagnie à New-York pour le transport des bois litigieux de New-York au Havre ; que cela résulte notamment du connaissement de l'*Anna* signé par eux et établi sur une formule de connaissement à en-tête au nom de leur société, Barber et Cie Line, New-York-Havre, avec le pavillon distinctif de cette société de navigation ;

Que ce sont donc bien eux qui se sont obligés envers Kane et Cie, représentant la New-York and Cuba Steam Ship au

Digitized by Google

transport de la dite marchandise moyennant un fret déterminé et sont dès lors responsables envers eux de la bonne exécution de leur contrat ;

Qu'il importe peu que le transport ait été en fait effectué par un navire ne leur appartenant pas et spécialement affrété par eux à cet effet ; qu'ils n'en restent pas moins responsables de la bonne arrivée des marchandises au regard de la New-York and Cuba Mail Steam Ship Company qui ne connait qu'eux et est étrangère au traité qu'ils ont pu passer avec le propriétaire du navire loué par eux sous leur propre responsabilité ;

Attendu que les frais sont à la charge de la partie qui succombe ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Joint les appels vu leur connexité et statuant sur le tout par un seul arrêt, sans avoir égard aux conclusions des appelants, lesquelles sont rejetées comme mal fondées,

Confirme le jugement dont est appel ;

Complétant toutefois la mission donnée à l'expert, dit et juge qu'il devra déterminer la valeur au Havre des billes litigieuses ;

Emendant, mais seulement quant à ce, ledit jugement, ordonne qu'il sortira son plein et entier effet ;

Condamne le capitaine Stuparich et Cosulich frères en tous les dépens d'appel et à l'amende. »

Du 16 juillet 1902. — 1re ch. — Prés.: M. Quénault, président ; M. Debrieu, avoc. gén. ; plaid. : Mes Lebucher, de Grandmaison, G. Bodereau et Pézeril (ces trois derniers du barreau du Havre), avocats (1).

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre confirmé par le présent arrêt, du 26 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 324 et la note. Sur l'obligation du transporteur de payer la valeur du manquant au port de destination, voyez Havre, 26 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 583.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'AIX

29 juillet 1901

Assurances maritimes. Assurance sur facultés. Marchandises. Avaries de mouillure. Absence de preuve du vice propre du navire ou de la cargaison. Présomption. Cause. Fortune de mer. Charge des assureurs. — Expertise. Conclusions non justifiées. Liberté d'appréciation des tribunaux.

Navire : « Roath ».

I. — En matière d'assurance maritime, en l'absence de preuve du vice propre du navire ou de la cargaison, il y a présomption que les avaries dont sont atteintes les marchandises par suite de mouillure sont dues à une fortune de mer à la charge des assureurs sur facultés.

II. — Les tribunaux ne sont pas liés par une expertise dont les conclusions ne leur paraissent pas justifiées.

ASSURANCES C. SAUZE, CORY ET SONS, WATSON ET PARKER.

ARRÊT

« LA COUR,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,

Confirme le jugement entrepris, dit qu'il sortira son plein et entier effet ;

Condamne les Compagnies appelantes à l'amende et à tous les dépens de première instance et d'appel. »

Du 11 mars 1902. — 1re chambre. — Présid. : M. Giraud, 1er président ; M. de Casabianca, substitut du procureur général ; plaid. : Mes Drujon et Estrangin (ce dernier du barreau de Marseille), avocats.

OBSERVATIONS. — I.-II. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, confirmé par le présent arrêt, du 29 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 339 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'AIX

20 mars 1902

Compagnie de navigation. Marchandise. Défaut de prise de livraison. Avis de souffrance donnés à l'expéditeur. Douane. Menace d'opérer la vente. Ordonnance sur requête. Nomination d'un tiers consignataire. Retrait de la marchandise. Vente régulière aux enchères. Compagnie de navigation. Libération. — Livraison. Retard. Faute du transporteur. Jugement définitif. Destinataire. Laisser pour compte. Non admission. Transporteur. Dommages-intérêts. Condamnation. Tiers consignataire. Nomination en cours d'instance. Détention *ab initio* pour compte du destinataire. Vente de la marchandise. Transporteur. Livraison impossible. Irresponsabilité.

Navire : « Scarsdale ».

I. — Lorsque, personne ne se présentant pour prendre livraison de la marchandise, malgré les avis de souffrance donnés à l'expéditeur, et la douane menaçant d'en faire opérer la vente, la compagnie de navigation a obtenu une ordonnance sur requête nommant un tiers consignataire qui retire la marchandise et la fait vendre régulièrement aux enchères dans les limites de ses pouvoirs, la compagnie est valablement déchargée.

II. — Quand un jugement à l'abri de tout recours a décidé que, malgré le retard dans la livraison d'une marchandise, retard imputable au transporteur, le destinataire ne peut être admis à laisser pour compte cette marchandise au transporteur, et a simplement condamné ce dernier à des dommages-intérêts, le tiers consignataire qui, nommé pendant l'instance sur requête d'un tiers, a régulièrement fait vendre aux enchères publiques la marchandise, doit être réputé l'avoir détenue ab initio *pour le compte du destinataire.*

Dès lors le transporteur ne saurait être rendu responsable de l'impossibilité où il est de livrer la marchandise.

Homsy et Cie c. Bucknall Brothers et Messageries Maritimes.


Digitized by Google

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'en fin décembre 1898, il a été chargé à Bassorah 9 balles peaux sur le vapeur *Scarsdale* appartenant aux sieurs Bucknall Brothers de Londres, représentés à Marseille par MM. Savon frères, leurs agents, pour être livrées aux sieurs Homsy et Cie, négociants à Marseille ;

Attendu que cette marchandise a été, par suite d'une erreur, transportée à Londres, puis de là dirigée sur Marseille le 16 septembre 1899 par le vapeur *Adour* de la Compagnie des Messageries Maritimes ;

Attendu que ces balles de peaux, offertes en livraison aux sieurs Homsy et Cie, ont été refusées pour cause d'avaries ;

Qu'une expertise a été ordonnée, désignant M. Juéry comme expert, et qu'à la suite du rapport dressé par ce dernier, dûment enregistré et déposé, le tribunal de commerce de céans, par son jugement en date du 21 mai 1901, a condamné les sieurs Bucknall Brothers à payer aux sieurs Homsy et Cie une somme de 1.000 francs à titre de dommages-intérêts et laissé à la charge des armateurs le fret dû et tous frais de magasinage, tierce-consignation et autres frais faits pour la conservation de la marchandise ;

Attendu que les sieurs Homsy et Cie ont déclaré aux sieurs Bucknall Brothers, ou soit pour eux à Savon frères, leurs agents, qu'ils étaient prêts à recevoir la marchandise dans les termes du jugement précité et les ont cités en livraison ;

Que ceux-ci se sont adressés à leur tour à la Compagnie des Messageries Maritimes pour obtenir la délivrance de ces peaux, mais qu'il n'a pu être fait droit à cette demande, la marchandise ayant été vendue aux enchères par le tiers consignataire, en mains duquel elles avaient été mises en dépôt ;

Attendu que les sieurs Homsy et Cie réclament aux sieurs Bucknall Brothers la somme de 4.400 francs, montant, sous déduction de l'indemnité de 1.000 francs allouée par le jugement précité, de la valeur des dites peaux ;

Que ces derniers ont, de leur côté, appelé la Compagnie des Messageries Maritimes en garantie ;

En ce qui concerne la demande principale :

Attendu que les sieurs Homsy et Cie ont évidemment le droit, ne recevant pas leur marchandise, d'en demander le

montant, mais qu'il est établi aux débats que partie de l'avarie constatée doit être attribuée à l'état de fraîcheur dans lequel les peaux ont été embarquées à Bassorah;

Que les éléments de la cause permettent de fixer cette avarie à la charge d'Homsy et Cie à 10 o/o de la facture, soit sur 5.400 francs, 540 francs, ce qui réduit à la somme de 4.860 francs la valeur de cette marchandise, de laquelle il faut déduire 1.000 francs touchés par Homsy et Cie en vertu du jugement précité;

Sur la demande en garantie :

Attendu que les balles dont s'agit sont arrivées à Marseille par l'*Adour* le 6 septembre 1899; que les sieurs Savon frères ont été avisés de cette arrivée, mais que personne ne s'étant présenté pour retirer la marchandise, malgré les avis de souffrance donnés et la douane menaçant de faire opérer la vente, la Compagnie des Messageries Maritimes a obtenu le 28 mars dernier une ordonnance sur requête nommant un tiers consignataire;

Attendu que le tiers consignataire a retiré les balles litigieuses et les a, dans les limites de ses pouvoirs, fait vendre régulièrement aux enchères;

Attendu que la Compagnie des Messageries Maritimes a été ainsi régulièrement déchargée de la marchandise; qu'il n'a été établi à son encontre aucune faute qui, de près ou de loin, ait pu engager sa responsabilité; qu'elle doit donc être mise hors de cause sans dépens;

En ce qui concerne les sieurs Bucknall Brothers ou soit pour eux les sieurs Savon frères :

Attendu qu'ayant été toujours tenus au courant de la situation, ils n'ont fait aucune diligence pour mettre la marchandise à la disposition des sieurs Homsy et Cie et éviter sa mise en tierce-consignation et sa vente aux enchères;

Qu'ils doivent par conséquent rembourser à Homsy et Cie la valeur de ces peaux dans les conditions ci-dessus fixées;

Par ces motifs,

Joint les instances; de même suite met la Compagnie des Messageries Maritimes hors d'instance et de procès sans dépens; de même suite condamne les sieurs Bucknall Brothers, et pour eux les sieurs Savon frères, leurs agents, à payer à Homsy et Cie la somme de 3.860 francs, montant pour solde de la valeur des peaux dont s'agit, déduction faite de la part d'avarie leur incombant, sauf le droit pour les

Digitized by Google

sieurs Savon frères, ès qualités, d'encaisser, des mains du tiers consignataire, le solde net du produit de la vente aux enchères ;

Et c'est avec intérêts de droit et dépens. »

Du 1er août 1901. — Présid. : M. Boyer ; plaid. : Mes Aicard, Estier et Talon, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Considérant qu'à la fin de décembre 1898, il a été chargé à Bassorah, sur le vapeur *Scarsdale* appartenant à Bucknall Brothers, neuf balles de peaux à destination de Homsy et Cie à Marseille ;

Considérant que, par suite d'une fausse direction, ces balles ont été transportées jusqu'à Londres d'où elles ont été, plusieurs mois après, réembarquées sur un bateau des Messageries Maritimes, qu'elles ne sont arrivées finalement à Marseille qu'après un retard très considérable et avec des avaries ;

Considérant que dès le 1er juillet 1899, avant même que l'on sût ce que les peaux étaient devenues et qu'il fût possible de soupçonner s'il y avait des avaries, Homsy a déclaré à Savon frères, représentant à Marseille la maison Bucknall Brothers, qu'il avait pris la résolution de délaisser les marchandises attendues quand elles lui arriveraient ; qu'il a maintenu purement et simplement son refus de prendre livraison le 14 septembre 1899, lorsque les balles ont été mises à sa disposition ; qu'il a persisté dans sa résistance lors de la sommation que Savon frères lui ont fait signifier le 2 avril 1900 pour le mettre en demeure de prendre livraison ;

Considérant que Bucknall Brothers ont alors assigné Homsy pour le contraindre à retirer les marchandises et à payer le fret ainsi que les frais de magasinage ; que le différent a été tranché après expertise par un jugement du Tribunal de Marseille en date du 21 mai 1901 qui a statué que Homsy n'était pas fondé à laisser les balles de peaux pour compte à Bucknall Brothers et a condamné ceux-ci à payer à leur adversaire la somme de mille francs à titre d'indemnité de retard, mettant aussi à leur charge à titre de sup-

Digitized by Google

plément de dommages-intérêts, tous les frais faits pour la conservation de la marchandise;

Considérant que le 14 juin suivant, Homsy s'est déclaré prêt à recevoir la dite marchandise dans les termes du jugement précité et a assigné Bucknall Brothers en livraison ou à défaut en paiement du prix de neuf balles de peaux;

Considérant qu'au cours de l'instance terminée par le jugement du 21 mai 1901, les Messageries Maritimes avaient provoqué la nomination d'un tiers consignataire, lequel avait fait vendre régulièrement les balles de peaux aux enchères publiques ; que la livraison n'a donc pas pu avoir lieu, et qu'il échet aujourd'hui de rechercher sur qui doivent retomber les conséquences découlant de cette situation ;

Considérant que le droit d'Homsy était incontestablement de poursuivre, comme il l'a fait, la réparation du préjudice que la faute du transporteur lui avait occasionné ; qu'il aurait pu aussi faire procéder à toutes les constatations qu'il aurait jugées utiles avant de prendre livraison, mais qu'il n'était pas autorisé à se cantonner dans la résistance qu'il n'a cessé d'opposer ; que vainement il objecte que la sommation du 2 avril 1900 lui enjoignait en même temps de payer le fret et les frais de magasinage, ce qui lui paraissait inacceptable ; que rien ne l'empêchait de répondre à cette sommation, qu'il basait uniquement son refus sur ce point, que dans ce cas, le débat aurait été circonscrit à la question du paiement du fret et des frais de garde et que l'attitude d'Homsy se serait trouvée justifiée par suite de la solution favorable qui aurait été donnée sur ce point, qu'il a au contraire toujours invoqué le retard comme motif à l'appui de sa prétention ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'Homsy n'était pas fondé à agir comme il l'a fait et que le jugement du 21 mai 1901, désormais à l'abri de tout recours, a d'ailleurs décidé ainsi qu'il a été dit ci-dessus, qu'il ne pouvait être admis à laisser pour compte les neuf balles de peaux ; qu'Homsy l'a reconnu lui-même en acceptant cette décision et en offrant de s'y conformer ;

Considérant que dans ces circonstances le tiers consignataire doit être réputé avoir détenu *ab initio* la marchandise pour le compte d'Homsy et que dès lors on ne saurait rendre Bucknall Brothers responsables de l'impossibilité dans laquelle ils se sont trouvés de remettre les balles de peaux à

Digitized by Google

Homsy lorsque celui-ci, après le jugement du 21 mai 1901, a déclaré être prêt à en prendre livraison ;

En ce qui concerne la Compagnie des Messageries Maritimes,

Adoptant les motifs des premiers juges ;

Par ces motifs,

Confirme le jugement entrepris sur le chef qui a mis la Cie des Messageries Maritimes hors de cause ;

Le réforme au contraire dans toutes ses autres dispositions ;

En conséquence décharge les sieurs Bucknall Brothers de la condamnation en 3.860 francs prononcée contre eux ;

Déboute les sieurs Homsy et Cie de toutes leurs fins et conclusions et les condamne à tous les dépens de première instance et d'appel ;

« Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 20 mars 1902. — 1re chambre. — Présid.: M. Giraud, 1er présid. ; M. Lafon du Cluzeau, av. gén.: plaid.: Mes Crémieu et Estier (ce dernier du barreau de Marseille), avocats.

OBSERVATIONS. — I. — Comp. Cassation, 24 octobre 1900, ce Rec., XVI, p. 468 et les notes.

II. — Comp. Tunis, 31 octobre 1895, ce Rec., XII, p. 610.

COUR D'APPEL D'ALGER

15 mars 1902

Compagnie de navigation. Agents. Exclusivité de services exigée pour une ligne de navigation. Enonciation de la qualité d'agents par la Compagnie mêmé en des documents divers. Rémunération 2 1/2 0/0 fret d'entrée et 5 0/0 fret de sortie. Salaires. Différence avec le commissionnaire de l'art. 94 C. com. Contrat de louage d'ouvrage ou de services sans détermination de durée. Congédiement. Causes légitimes. Observation du délai de préavis. Relations imposées par la Compagnie à l'agent avec un tiers. Refus. Révocation justifiée.

Sont de véritables agents, et non point les commissionnaires visés par l'article 94 du Code de commerce, les représentants d'une compagnie de navigation dans un port,

Digitized by Google

dès lors qu'ils n'agissent pas en leur propre nom, mais pour le compte de la compagnie qu'ils obligent seule, que cette compagnie a exigé d'eux l'exclusivité de leurs services pour la ligne qu'elle dessert, qu'elle leur a donné ce titre d'agents sur affiches, placards, plaques, prospectus, et connaissements, enfin qu'il est établi qu'elle les rémunère par l'attribution d'une commission de 2 1/2 o/o sur le fret d'entrée et de 5 o/o sur le fret de sortie ; et cette rémunération doit être considérée comme un salaire.

Le contrat ainsi intervenu entre les parties est bien un contrat de louage d'ouvrage ou de services sans détermination de durée.

En cas de congédiement, de tels employés ne sauraient prétendre à des dommages-intérêts que s'ils ont été congédiés : 1° sans cause légitime ; 2° sans observation de délai.

Le refus de ces agents d'entrer en relations avec une personne désignée par la compagnie, sous le seul prétexte de convenances personnelles, justifie suffisamment un congé sans indemnité, surtout lorsqu'il est établi que la compagnie a vainement insisté pendant deux ans.

BURKE et DELACROIX c. DEUTSCHE LEVANT LINIE.

Le Tribunal de commerce d'Alger avait ainsi jugé :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

. . . .

Sur le deuxième chef de la demande :

Attendu que les relations commerciales qui ont longtemps existé entre Burke et Delacroix et la Compagnie Deutsche Levant Linie ne constituent pas un contrat de louage de services ni un louage d'ouvrage ou d'industrie, donnant, en cas de rupture brusque de la part de l'une quelconque des parties, droit à des dommages-intérêts ;

Qu'en effet à la différence d'un directeur de compagnie de navigation qui est un préposé agissant toujours au nom et pour le compte de sa compagnie, Burke et Delacroix ne sont que des négociants commissionnaires qui, sans contrat avec durée déterminée et sans stipulations particulières, se sont mis en rapport avec la Compagnie Deutsche Levant Linie, pour recevoir à Alger les navires de celle-ci moyennant une commission d'usage de 2 1/2 o/o sur le fret d'entrée et 5 o/o sur

Digitized by Google

le fret de sortie, à charge par Burke et Delacroix de procurer ce dernier fret ;

Que ces opérations commerciales, quelque importance qu'elles aient prises aux mains de Burke et Delacroix ne constituent pas moins des opérations usuelles de commerce que chacune des parties pouvait faire cesser à son gré.....

Que dans l'espèce, la Compagnie défenderesse aurait voulu à son tour adjoindre M. Heckmann à MM. Burke et Delacroix de manière que les trois Compagnies réunies puissent ensemble, aidées de deux correspondants, obtenir des frets plus importants à des conditions plus avantageuses ;

Attendu que Burke et Delacroix pour des raisons personnelles que le Tribunal n'a pas à rechercher se sont toujours refusés à accepter comme collaborateur le correspondant proposé, que c'est ainsi que la Compagnie défenderesse après avoir insisté longtemps pour obtenir cette collaboration de Burke et Delacroix et croyant sur leur refus ses intérêts compromis par la concurrence a résolu de rompre ses relations d'affaires avec les demandeurs ;

Attendu que cette rupture n'a été ni brusque ni intempestive, que dès lors Burke et Delacroix qui, n'ayant aucun contrat, pouvaient par réciprocité et de la même façon cesser d'être les correspondants commissionnaires de la Compagnie défenderesse, c'est à tort qu'ils prétendent avoir droit à des dommages-intérêts pour brusque congédiement ;

Par ces motifs,

Statuant contradictoirement, et en premier ressort :

Donne acte aux parties de leurs moyens et conclusions ;

. . . .

. . . .

Sur le deuxième chef de la demande :

Déclare Burke et Delacroix mal fondés dans leur dite demande ;

Les en déboute ;

Laisse les dépens à leur charge. »

Du 27 juin 1900. — Prés. : M. Tiné, présid. ; plaid. : Mes Lefebvre et Rey, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Sur la demande en indemnité de congédiement :

Digitized by Google

Attendu que dans le courant de l'année 1890, la Deutsche Levant Linie créa une ligne régulière de paquebots Hambourg-Algérie ;

Qu'une agence principale fut fondée à Alger et confiée à Burke et Delacroix ;

Que la Deutsche Levant Linie exigea de Burke et Delacroix l'exclusivité absolue de leurs services, leur défendant expressément de s'intéresser à tous autres armateurs dont les intérêts pourraient concurrencer les siens ;

Que ces conditions furent acceptées par Burke et Delacroix ;

Attendu, d'ailleurs, qu'il résulte des éléments de la cause que cette qualité d'agents a été donnée par la Deutsche Levant Linie à Burke et Delacroix sur des affiches, des placards, des plaques, des prospectus, des livrets-réclames et que tous les connaissements portaient en marge, en caractères imprimés, la mention suivante : « Agents à Alger : MM. Burke et Delacroix » ;

Attendu, par suite, que c'est à tort que le jugement déféré a estimé que Burke et Delacroix n'étaient que des négociants commissionnaires ;

Que le commissionnaire, aux termes de l'article 94 du Code de commerce, est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour le compte d'un commettant ;

Qu'il résulte de ce qui précède que Burke et Delacroix n'agissaient pas en leur propre nom, mais en vertu de la clause insérée aux connaissements, en leur qualité d'agents et pour le compte de leur Compagnie qu'ils obligeaient seule ;

Attendu qu'il convient d'ajouter qu'il est reconnu par toutes les parties que Burke et Delacroix étaient rémunérés au moyen d'une commission de 2 1/2 o/o sur le fret d'entrée et de 5 o/o sur le fret des sorties ; que cette rémunération doit être considérée comme un salaire ;

Attendu que le contrat intervenu entre les parties constitue donc un louage d'ouvrage ou de services sans détermination de durée ;

Attendu que la situation des parties étant ainsi définie, la demande en dommages-intérêts de Burke et Delacroix ne peut être admise que si la Deutsche Levant Linie les a congédiés : 1° sans causes légitimes ; 2° sans observation de délai ;

Digitized by Google

Attendu que la Compagnie Deutsche Levant Linie avait de justes motifs de révocation ;

Attendu en effet qu'il est démontré par lettres échangées entre les parties (lettres qui sont enregistrées) qu'au commencement de l'année 1898, la Deutsche Levant Linie, désirant vivement éviter une concurrence sérieuse qui lui était faite par des Compagnies similaires, les Compagnies Sloman, de Frettas et Watts fréquentant le même port et qui avaient comme correspondant un sieur Heckmann, conclut un accord avec ces Compagnies afin de maintenir le taux du fret et de se répartir équitablement les chargements ;

Attendu que la Deutsche Levant Linie avisa de cette combinaison Burke et Delacroix qu'elle invita à s'adjoindre à Heckmann ;

Attendu que Burke et Delacroix, à raison uniquement de leur animosité personnelle contre Heckmann refusèrent d'accepter ce dernier comme collaborateur ;

Que le contrat les liant à la Deutsche Levant Linie leur imposait cependant l'obligation de se conformer aux invitations de cette Compagnie et de s'entendre avec Heckmann ;

Que vainement, pendant deux années entières (1898-1899), la Deutsche Levant Linie, dont les intérêts étaient compromis par l'attitude injustifiée de ses agents Burke et Delacroix, insista auprès d'eux sur la nécessité absolue d'un accord avec les trois autres Compagnies, et les invita à négliger leurs sentiments personnels contre Heckmann afin de sauvegarder ses intérêts propres ;

Que Burke et Delacroix, persistèrent dans leur refus d'exécuter les instructions de la Deutsche Levant Linie et se refusèrent à toute entente ;

Que dans ces circonstances, le congédiement de Burke et Delacroix est loin d'être injustifié ;

Attendu que le congédiement n'a pas été brusque ;

Qu'il a été précédé d'un préavis de près d'un an ;

Attendu, en effet, qu'en mettant Burke et Delacroix en demeure d'exécuter ses instructions, la Deutsche Levant Linie, leur annonçait qu'ils seraient congédiés, si ces instructions n'étaient pas suivies ;

Que dès le 7 décembre 1898 elle leur écrivait (lettre enregistrée) « Aussi nous devons vous faire remarquer qu'il n'y a que deux moyens d'arriver à une solution de cette affaire : ou bien vous cesserez de nous représenter, ou bien suivez

Digitized by Google

nos instructions et travaillez avec MM. X.X., comme il est nécessaire pour les intérêts de notre ligne » ;

Attendu qu'il échet, par les motifs ci-dessus déduits, de confirmer le jugement déféré du chef de la demande en dommages-intérêts pour indemnité de congédiement ;

Par ces motifs,

Reçoit les appels principal et incident comme réguliers en la forme seulement ; les dit non fondés ;

Dit bien jugé, mal appelé ;

Confirme le jugement déféré ; dit qu'il sortira son plein et entier effet ;

Condamne Burke et Delacroix à l'amende et aux dépens d'appel ;

Prononce la confiscation de l'amende d'appel incident ;

Déboute les parties de toutes leurs demandes, fins et conclusions contraires. »

Du 15 mars 1902. — Prés. : M. Wurtz, président ; plaid. : Mes Lefebvre et Otten, avocats (1).

Observation. — Voyez Marseille, 6 mars 1890, ce Rec., V, p. 672 ; Aix, 26 novembre 1890, *ibid.*, VI, p. 534 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, nos 416 et 538.

Le contrat qui intervient entre le patron et le préposé, et que la Cour qualifie de louage de services, ne participe-t-il pas à la fois du louage de services et du mandat ? Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. III, no 520.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE DIEPPE

30 mars 1900

Charte-partie. Staries. Clause exceptant les jours de grève. Etat général de grève. Application. Ouvriers du réclamateur. Cessation du travail. Inapplication. — Usages de Dieppe. Dimanches. Jours fériés. Bois. Déchargement. Jours de planche. Calcul. Heures non comprises. Clause exceptant les dimanches et fêtes légales. Débarquement continué. Usages. Application. — Clause de déchargement « avec la rapidité usitée pour un steamer aussi vite que le navire pourra délivrer ». Staries. Fixation. Usages. Port de destination. Quantités déchargées. Moyenne. Dieppe. Usages. Bois. 70 à 80 standards par jour. — Staries. Fixation. Arrêté préfectoral. Quais. Séjour des navires. Inapplication.

Navire : « Intrepid ».

I. — La clause de la charte-partie exceptant des staries les jours de grève ne s'applique qu'à l'état général de grève et non à la cessation du travail des ouvriers employés par le réclamateur.

II. — Il est dans l'usage du commerce des bois du port de Dieppe que les heures de déchargement faites les dimanches et jours fériés n'entrent jamais dans le calcul des jours de planche.

Il y a lieu d'appliquer cet usage lorsque la charte-partie ayant excepté des jours de déchargement les dimanches et fêtes légales, le débarquement a cependant continué ces jours-là.

III. — Lorsque la charte-partie stipule que « le déchargement devra s'effectuer avec la rapidité usitée pour un steamer, aussi vite que le navire pourra délivrer », il y a lieu pour fixer les staries de prendre pour base la moyenne des quantités de la même marchandise déchargées habituellement au port de destination.

Cette moyenne est à Dieppe, pour les bois, de 70 à 80 standards par jour.

IV. — Il n'y a pas lieu de tenir compte pour la fixation des staries d'un arrêté préfectoral déterminant le nombre de jours pendant lesquels les navires peuvent rester le long des quais.

Digitized by Google

CAPITAINE SCRIVENER C. DAVIRON ET FILS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il résulte des débats la preuve que le steamer *Intrepid* est arrivé à Dieppe dans la nuit du 10 au 11 août 1899 avec un chargement de bois comprenant environ 333 standards Pétersbourg, 320/000 planchettes et 217 standards 888/000 madriers, soit au total 551 standards 208/000, le tout à destination de Dieppe et ordre de Daviron et fils ;

Attendu que la charte-partie stipulait que la cargaison serait débarquée avec la rapidité usitée pour un steamer, aussi vite que le navire pourrait délivrer, les dimanches, jours de fête légale et jours de grève mutuellement exceptés, et dix jours de surestaries en plus des jours de planche, à raison de 550 fr. par jour ;

Attendu que le déchargement du steamer *Intrepid* a commencé le vendredi 11 août à neuf heures du matin, a été arrêté dans l'après-midi dudit jour sous prétexte de grève, repris le lendemain matin samedi et s'est enfin terminé le lundi 21 août ;

Attendu que le déchargement s'est fait en plus durant cinq heures pendant chacune des journées des dimanches 13 et 20 août et celle du 15 août, et qu'il a ainsi duré 88 heures soit 8 jours et 8 heures ;

Attendu que le capitaine Scrivener prétend que les opérations du déchargement ont été faites avec la plus grande lenteur, Daviron et fils n'employant que deux panneaux du navire au lieu de quatre qui étaient disponibles, ce qui a prolongé le travail et nécessité trois jours de surestaries dont il demande le paiement à raison de 550 fr. l'un, soit au total 1.650 fr. ;

Attendu, de plus, que le capitaine Scrivener prétend que c'est à tort que Daviron et fils n'ont pas compris dans leur compte : 1° les quatre heures de l'après-midi du vendredi 11 août ; 2° les quinze heures de travail faites pendant les journées du 15 août et des dimanches 13 et 20 août ;

Sur le premier chef, le cas de grève soulevé par Daviron et fils :

Attendu, dans l'instance pendante, que si les ouvriers occupés au déchargement de l'*Intrepid* ont quitté leur travail pendant quelques heures à la suite de difficultés survenues

Digitized by Google

entre eux et l'entrepreneur de Daviron et fils à l'occasion de leurs salaires, l'état général de grève (tel qu'il est mentionné dans la charte-partie) n'a pas existé dans le port de Dieppe, puisque les ouvriers ont travaillé le même jour au déchargement d'autres navires, il y a donc eu seulement cessation de travail de la part des ouvriers employés par Daviron et fils, et non état de grève générale, et, dans ces conditions, il appartenait à ces derniers et non au capitaine Scrivener, de trouver d'autres ouvriers pour continuer le déchargement puisque, suivant les termes mêmes de la charte-partie, le capitaine devait employer le stevedore du réceptionnaire ;

Que Daviron et fils étaient ainsi responsables des ouvriers employés et, en conséquence, les quatre heures non employées le vendredi 11 août, doivent être comptées au capitaine Scrivener ;

Sur le second chef :

Attendu que les renseignements, dont le Tribunal s'est entouré, indiquent qu'il est dans les usages du commerce des bois du port de Dieppe, que les heures de déchargement faites les dimanches ou jours fériés n'entrent jamais dans le calcul des jours de planche ;

Attendu, d'autre part, que la charte-partie ayant excepté des jours de déchargement ceux de fête légale et les dimanches, le capitaine Scrivener, avant de laisser travailler, les 13, 15 et 20 août, au déchargement de son navire, aurait dû établir avec Daviron et fils les conditions du travail pendant ces jours fériés, pour, au besoin, refuser de le faire s'il ne jugeait pas ses intérêts sauvegardés ;

Qu'en agissant autrement, le capitaine s'est mis dans son tort, vu surtout l'usage du port ; il est donc mal venu, à réclamer le paiement des 15 heures en litige ;

Attendu également que si, dans l'instance présente, la charte-partie fait bien la loi des parties, elle n'a pas fixé exactement le chiffre de standards à décharger chaque jour, mais seulement indiqué que le déchargement devrait s'effectuer avec la rapidité usitée pour un steamer ; il y a lieu pour le Tribunal de fixer ce chiffre qui lui permettra de vérifier aussi si l'observation faite par le capitaine Scrivener dans ses conclusions, que Daviron et fils ont opéré le déchargement de son navire avec la plus grande lenteur, est bien ou mal fondée ;

Qu'ainsi le Tribunal, tenant compte que la cargaison du

Digitized by Google

steamer *Intrepïd* se composait d'un nombre bien plus grand de standards planchettes (334 st. 320/000) que de standards madriers (217 st. 888/000) croit faire bonne justice en prenant la moyenne des quantités de bois déchargées habituellement dans le port de Dieppe et qui varient de 70 à 80 standards par jours, suivant la composition des chargements, et en fixant à 75 standards Pétersbourg la moyenne que Daviron et fils devaient décharger quotidiennement ;

Attendu que le steamer *Intrepid* contenait une cargaison de 551 standards ; la durée de son déchargement doit donc être fixée à soixante-treize heures, soit sept jours et trois heures ;

Attendu que le nombre d'heures réclamées par le capitaine Scrivener étant de quatre-vingt-huit heures, il y a lieu de déduire de ce chiffre les quinze heures de travail effectuées les dimanches 13 et 20 août et le 15 août ; qu'il lui reste donc acquis un total de soixante-treize heures ;

Attendu que ce chiffre de soixante-treize heures correspond exactement au nombre d'heures fixé par le Tribunal pour la durée du déchargement du navire ;

Qu'ainsi Daviron et fils sont bien dans les limites de temps exigées d'eux et ne devront aucunes surestaries au capitaine Scrivener ; que, de plus, la réclamation faite par ce dernier, vu la lenteur apportée au déchargement de son navire, est mal fondée ;

Attendu, quant à l'arrêté préfectoral du 30 août 1887, visé par Daviron et fils et relatif au chargement ou au déchargement des navires dans le port de Dieppe, que cet arrêté ne vise et ne peut viser que le nombre de jours que les navires peuvent rester le long des quais afin d'éviter l'encombrement des bassins et permettre à chaque navire de charger ou de décharger en temps opportun ;

Attendu, quant à la demande en 300 fr. de dommages-intérêts formée par Daviron et fils, que cette prétention n'est pas justifiée et ne doit pas être accueillie ;

Attendu, quant à la demande subsidiaire de Daviron et fils en fins d'enquête afin de prouver l'état de grève arrivée dans l'après-midi du vendredi 11 août dernier, que cette demande n'est pas fondée et qu'elle doit être également rejetée ;

Par ces motifs,

Jugeant en premier ressort,

Digitized by Google

Dit que le déchargement du steamer *Intrepid* a été fait par Daviron et fils dans les limites de temps voulues ;

En conséquence, rejette la demande en paiement de la somme de 1.659 fr. faite par le capitaine Scrivener à titre de dommages-intérêts ;

Rejette la demande de Daviron et fils en 300 fr. de dommages-intérêts ;

Rejette aussi leur demande subsidiaire à fins d'enquête ;

Fait masse des dépens, etc. »

Du 30 mars 1900. — Présid. : M. Vivier, présid. ; plaid. : Mes André Roger et Canu, avocats.

Observations. — I. — Sur les caractères que doit présenter la grève pour constituer un cas de force majeure, voyez Aix, 21 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 307 ; Marseille, 5 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 337 ; Marseille, 2, 11, 15 janvier, 14 février 1901, *ibid.*, XVI, p. 512 à 519 et les notes.

II. — Comp. Rouen, 11 décembre 1899, ce Rec., XV, p. 437 et la note.

III. — En l'état de la clause de débarquement « aussi vite que le navire pourra délivrer », faut-il tenir compte des usages du port de destination ? Dans le sens de l'affirmative voyez Rouen, 11 décembre 1899, ce Rec., XV, p. 442 ; Tribunal supérieur hanséatique, 31 octobre 1900, *ibid.*, XVII, p. 163 ; Haute-Cour de justice, 5 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 614 ; en sens contraire, voyez Bordeaux, 20 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 132 ; comp. Anvers, 3 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 207 et les notes sous ces décisions.

IV. — Un arrêté préfectoral édicté par mesure de police a-t-il autorité pour établir l'existence d'un usage ? Voyez Havre, 21 novembre 1899, ce Rec., XV, p. 320 et la note ; Rouen, 18 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 20 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL CIVIL DU HAVRE

8 février 1902

Privilèges. Navires. Interprétation restrictive. — Art. 192 C. com. Formalités. Omission. Déchéance. Jugement. Impossibilité de les suppléer. — Privilèges. Loi. Création. Convention. Jugement condamnant par privilège. Impossibilité de les créer. Créanciers hypothécaires. Jugement inopposable. — Art. 191-6° C. com. Employés de l'armateur. Rôle d'équipage. Défaut de mention. Inapplication. — Garde-magasin. Simple employé de l'armateur. Absence de privilège. — Fournitures. Objets de quincaillerie neufs. Art. 191-5° C. com. Frais d'entretien privilégiés. Inapplication. — Capitaine. Dernier voyage. Sommes dues pour fournitures et réparations. Art. 191-7°. Application. Privilège. — Article 191-7°. Art. 192-5°. Corrélation. Formalités. Etat arrêté du capitaine. Procès-verbal de l'équipage. Généralité d'application. — Navire n'ayant jamais navigué. Armement et équipement. Fournitures. Créanciers. Art. 191-8°. Privilège. Application. Art. 192-6°. Formalités. Application. Dépôt au greffe. Possibilité de le faire jusqu'à la vente. Navire. Absence de capitaine avant la vente. Visa. Formalité impossible. Dispense. — Travaux et main-d'œuvre avant le départ. Dispense de formalités. Privilège. Article 191-8°, dernier alinéa. Créance. Justification. Preuve. Modes commerciaux. Application. — Assurance maritime. Risques courus dans le port. Primes. Absence de privilège. — Voyage. Sens. Navires au long cours. Port d'attache. Sortie. Retour. Période intermédiaire. Navires caboteurs. Ouverture du rôle d'armement. Désarmement. Période intermédiaire.

Navires : « Albatros » et « Cormoran ».

I. — Les privilèges étant de droit étroit, les textes qui les créent doivent être interprétés restrictivement.

II. — Les formalités prévues par l'art. 192 du Code de commerce sont imposées à peine de déchéance et rien ne peut les suppléer. Un jugement de condamnation ne saurait donc être assimilé à ces formalités, ni les remplacer.

III. — Une loi est nécessaire pour conférer un privilège. Il ne saurait naître ni d'une convention, ni d'un jugement condamnant le débiteur à payer le créancier par privilège.

Digitized by Google

D'ailleurs un tel jugement n'est pas opposable aux créanciers hypothécaires qui n'y ont pas été parties.

IV. — L'art. 191-6° ne conférant de privilège qu'au capitaine et aux gens de mer pour leurs gages et loyers, exclut implicitement les employés de l'armateur qui n'ont jamais figuré au rôle d'équipage.

V. — Le garde-magasin, simple employé de l'armateur, n'a droit à aucun privilège sur le navire, spécialement aux privilèges créés par l'art. 191-3° et 4°.

VI. — Des fournitures de quincaillerie neuves ne constituent pas des frais d'entretien privilégiés aux termes de l'art. 191-5°.

VII. — Il résulte par voie de conséquence de l'art. 191-7° que les sommes dues par le capitaine pour fournitures et réparations effectuées pendant le dernier voyage sont privilégiées.

VIII. — Les dispositions de l'art. 191-7° et les prescriptions de l'art. 192-5° sont corrélatives, et les formalités exigées par ce dernier article, c'est-à-dire l'état arrêté du capitaine et le procès-verbal de l'équipage, s'appliquent à toutes les fournitures et à tous les travaux faits en cours de voyage, à tous les navires, aux navires caboteurs comme aux navires au long cours, dans quelque port que ces prestations aient été faites, dans le port d'armement ou tout autre, et quel que soit celui qui les ait commandées.

IX. — Les créanciers qui ont fait des fournitures pour l'armement et l'équipement d'un navire n'ayant jamais navigué jouissent du privilège établi par le dernier alinéa du 8° de l'art. 191, et sont assujettis aux formalités du 6° de l'art. 192.

Mais le dépôt au greffe peut avoir lieu dans ce cas jusqu'à la vente.

D'autre part, le visa du capitaine ne peut être exigé si le navire n'a jamais eu de capitaine. Bien plus, les fournisseurs pouvant obtenir utilement le visa jusqu'à la vente, il leur suffit d'établir qu'à partir d'une certaine époque antérieure à la vente, l'accomplissemement des formalités est devenu impossible par suite d'une circonstance qui ne leur est pas imputable, pour en être dispensés.

X. — Les créanciers pour travaux et main-d'œuvre avant le départ du navire n'ont aucune formalité à remplir pour avoir droit au privilège de l'art. 191-8°, dernier ali-

Digitized by Google

née. Il leur suffit de justifier de l'existence de leur créance, ce qu'ils peuvent faire par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale.

XI. — Lorsque l'assurance ne couvre que les risques courus par le navire dans le port, les primes afférentes à ces risques, n'étant pas dues pour le dernier voyage, ne sont pas privilégiées.

XII. — Au point de vue des privilèges établis par l'article 191, il faut entendre par voyage, pour les navires au long cours, le laps de temps qui s'écoule entre la sortie du navire du port d'attache et son retour au même port, et, pour les navires caboteurs, la période comprise entre l'ouverture du rôle d'armement et le désarmement.

Bourgain Sellier et Cie c. Comptoir National d'Escompte et divers créanciers.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu qu'en mai 1900 le sieur Glon, dit Villeneuve, percepteur au Havre, se rendit acquéreur à Dieppe de deux bateaux de pêche à vapeur, dits chalutiers à vapeur, l'*Albatros* et le *Cormoran* ;

Attendu que pour payer son prix, Glon emprunta au Comptoir d'escompte de Paris une somme de 135.000 francs ;

Attendu que pour garantir le remboursement de cette somme il consentit une hypothèque sur ces deux navires ; qu'inscription fut prise de ce chef et à ces fins le 3 juin 1900 ;

Attendu que ces deux bateaux quittèrent presque aussitôt le port de Dieppe et arrivèrent le 6 juin au Havre où ils furent mis, l'un, l'*Albatros*, dès le 8 juin en exploitation, et l'autre en armement seulement, pour le compte et au nom d'une société dite des Pêcheries de l'Ouest ;

Attendu que malgré tous ses efforts, Glon ne parvint pas du reste à constituer cette société ; qu'il demeura seul propriétaire de ces deux bateaux avec les sieurs Janssens et de Roux comme employés ;

Attendu que l'*Albatros*, qui avait reçu son rôle d'équipage, se livra à la pêche depuis le 18 juin jusque vers le 20 septembre ;

Que le *Cormoran* ne quitta pas le port du Havre ;

Attendu que dans le courant de septembre plusieurs des

Digitized by Google

fournisseurs de ces navires n'étant pas payés firent saisir l'*Albatros* et le *Cormoran* ;

Attendu, qu'après divers incidents, ces deux bateaux furent vendus à la date du 3 mai 1901 à la barre de ce Tribunal, l'*Albatros* pour 75.000 francs et le *Cormoran* pour 26.000 fr., au total 101.000 francs ;

Attendu qu'une distribution par contribution fut quelques semaines plus tard ouverte au greffe du Tribunal sur les prix préalablement consignés de ces deux navires ;

Que le Comptoir d'escompte de Paris se présenta comme créancier hypothécaire et produisit pour une somme de 143.000 francs, montant en principal et intérêts de ce qui lui était dû à cette époque ;

Que les vingt-cinq autres créanciers produisirent de leur côté comme privilégiés en vertu des dispositions de l'art. 191 du Code de commerce pour une somme totale de 95.858 fr. ;

Attendu qu'un sieur de Roux avait aussi produit comme créancier hypothécaire antérieur au rang du Comptoir d'escompte ; qu'il s'est depuis et par conclusions désisté de ce chef ;

Attendu que le Comptoir d'escompte a immédiatement contesté tous ces privilèges ;

Attendu que le juge commissaire a alors par ordonnance du 13 juillet 1901 renvoyé les parties à l'audience ;

Attendu que sur ce renvoi les parties ont conclu et plaidé ;

Attendu que le Comptoir d'escompte a déclaré par conclusions reconnaître comme privilégiés cinq des créanciers qu'il avait d'abord contestés, et d'un total de 11.711 francs ;

Qu'en dehors de là le Comptoir d'escompte a maintenu intégralement ses premières prétentions et continué à contester toutes les autres demandes de collocation ;

Qu'il s'agit aujourd'hui pour le Tribunal d'apprécier le mérite et la valeur des divers moyens invoqués par les parties plaidantes ;

Attendu que les privilèges sont de droit étroit ; que les textes qui les créent doivent être interprétés restrictivement ; que ces règles sont applicables en matière commerciale comme en matière civile et surtout en matière de privilèges sur les navires ;

Que dans l'intérêt même du crédit maritime qu'il entendait protéger, le législateur s'est efforcé de limiter le plus

Digitized by Google

possible ces privilèges et surtout de les empêcher de s'accumuler clandestinement ;

Que c'est ainsi qu'il est aujourd'hui universellement admis que les privilèges existant sur un navire ne peuvent pas subsister pendant plusieurs voyages ; que les voyages purgent en d'autres termes le navire de tous les privilèges ; qu'un privilège né avant le voyage ou pendant le voyage n'a pas plus de durée que le voyage lui-même ;

Que pour marquer plus visiblement même son désir de ne pas voir se multiplier les privilèges, le législateur a aussi subordonné l'exercice de ces privilèges à différentes formalités assez compliquées, quelques-unes même plus ou moins surannées, mais toutes également rigoureuses, strictes et obligatoires ;

Attendu que les créances contestées par le Comptoir d'escompte peuvent se diviser en trois catégories :

La première catégorie comprenant les créanciers pour gages et salaires ;

La deuxième catégorie, les créances de fournitures, travaux et main-d'œuvre ;

Et la troisième, les créances des assurances maritimes ;

Sur la première catégorie :

Attendu que cette catégorie se compose de quatre créanciers : MM. Guéret, Savary, de Roux et Janssens ;

Attendu qu'il résulte des renseignements versés au débats que Guéret n'a jamais été que le garde-magasin des Pêcheries de l'Ouest, c'est-à-dire de Glon dit Villeneuve ; que c'est ainsi qu'il a été considéré et qualifié par de Roux, mandataire de Glon et par Savary, son liquidateur ;

Que le garde-magasin n'est qu'un simple employé de l'armateur et n'a droit à aucun privilège sur le navire ;

Que le 3° de l'art. 191 du Code de commerce ne vise que les gages du gardien de navire depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente, c'est-à-dire de celui qui a été placé à bord du bâtiment après le congédiement de l'équipage pour le garder et effectuer dans le port les manœuvres qui peuvent être nécessaires ;

Attendu que Guéret n'établit nullement qu'il ait jamais été, après la saisie, chargé de la garde des navires dans le port ;

Que le 4° de l'art. 191 ne parle que des loyers des maga-

Digitized by Google

sins et ne s'applique pas aux salaires du gardien des magasins ;

Que Guéret ne justifie pas davantage qu'il ait exécuté des travaux d'entretien sur les navires ou réparé les agrès et apparaux ; que le 5° ne peut donc pas non plus lui profiter ;

Que c'est par conséquent à tort que le sieur Guéret a produit comme créancier privilégié sur les prix des navires ; que sa production doit être rejetée ;

Qu'il en est de même de la somme de 100 fr. pour laquelle M. Savary s'est présenté comme créancier privilégié en vertu aussi du 4° ; que cette production n'est accompagnée d'aucune pièce susceptible de démontrer qu'il s'agit bien là d'une somme due pour frais de gardiennage dans le sens restreint de ce paragraphe ;

Attendu que le sieur de Roux s'est désisté de sa réclamation ;

Attendu que Janssens persiste au contraire dans sa prétention ;

Que Janssens n'était, comme de Roux, qu'un employé de Glon ; qu'il n'a jamais figuré au rôle d'équipage de l'un des deux navires ; que le privilège conféré par le 6° de l'art. 191 ne parle que du capitaine et des gens de mer, et exclut par là implicitement tous autres ;

Que Janssens ne peut donc non plus bénéficier d'aucun privilège ;

Deuxième catégorie :

Attendu que cette deuxième catégorie se compose, comme il a déjà été dit, des créanciers ayant fait des fournitures aux deux navires ou ayant exécuté des travaux sur ces navires ;

Attendu que les textes qui s'occupent des créanciers de cette nature sont les 7° et 8° de l'art. 191 du Code de commerce ;

Attendu que l'art. 191-7° déclare privilégiées les sommes prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage, et le remboursement du prix des marchandises vendues pour le même objet ;

Attendu que par voie de conséquence les sommes dues par le capitaine pour fournitures et réparations pendant le dernier voyage sont elles-mêmes privilégiées ; qu'il n'est pas possible de considérer comme privilégiées les sommes empruntées par le capitaine pour effectuer des réparations et

Digitized by Google

subvenir aux besoins de son navire et de refuser la même faveur aux sommes dues par le capitaine à ceux qui ont fait procéder aux travaux ou les ont exécutés;

Attendu que l'art. 191-8° reconnaît également comme privilégiées les sommes dues aux vendeurs, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage, et les sommes dues aux créanciers pour fournitures, travaux, main-d'œuvre pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ du navire, s'il a déjà navigué;

Attendu que l'art. 192 dispose que le privilège accordé aux dettes énoncées en l'article précédent ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justifiées dans les formes suivantes :

« 5° Les sommes prêtées et la valeur des marchandises vendues pour les besoins du navire pendant le dernier voyage par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et par les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des emprunts;

« 6° La vente du navire par un acte ayant date certaine, et les fournitures pour l'armement, équipement et victuailles du navire seront constatées par les mémoires, factures ou états visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, dont un double sera déposé au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire ou au plus tard dans les dix jours après son départ. »

Attendu que ces différentes formalités sont imposées sous peine de déchéance; qu'il résulte de la combinaison des 7° et 8° de l'art. 191 avec les 5° et 6° de l'art. 192, qu'en principe nul ne peut exercer soit l'un des privilèges de l'art. 191-7° s'il n'a rempli au préalable les formalités mentionnées en l'art. 192-5°, soit l'un des privilèges de l'art. 191-8° s'il ne s'est pas conformé à l'avance aux prescriptions de l'article 192-6°;

Attendu qu'il ressort encore de ces différents textes que les privilèges concédés et les formalités exigées varient suivant que le navire est en voyage ou suivant qu'il se prépare seulement à voyager;

Attendu qu'il importe donc de définir ce qu'on entend par le voyage d'un navire;

Attendu que les textes précités s'appliquent aux navires caboteurs comme aux navires au long cours;

Digitized by Google

Que pour ces derniers le voyage comprend le laps de temps qui s'écoule entre la sortie du navire du port d'attache et son retour au même port;

Que pour les premiers il faut entendre par dernier voyage toute la période comprise entre l'ouverture du rôle d'armement et le désarmement ;

Que, par suite, il n'y a pas, au regard des caboteurs, à se préoccuper de leurs rentrées plus ou moins fréquentes à leur port d'attache; qu'ils sont réputés être en voyage tout le temps qu'ils n'ont pas été désarmés;

Que l'*Albatros* a été armé le 8 juin 1900 et s'est livré à la pêche jusqu'au jour où il a été saisi, et n'a été désarmé que le 21 mars 1901 ; qu'il doit donc être considéré comme ayant fait, depuis le 8 juin 1900 jusqu'au 21 mars 1901, son dernier voyage ;

Que le *Cormoran* n'a jamais eu au contraire de rôle d'armement et n'a jamais navigué ; qu'il n'a donc pas, aux yeux de la loi, fait de voyage;

Que la situation juridique des deux navires étant par suite à ce point de vue absolument différente, il convient d'examiner successivement et séparément les prétentions des créanciers et du Comptoir d'escompte sur l'un et l'autre bateau :

1° Sur l'*Albatros* :

Attendu que les 7° et 8° de l'art. 191 ont un champ d'application bien distinct et bien délimité;

Que le 7° vise les dettes contractées *pendant* le dernier voyage et le 8° les dettes contractées *avant* le voyage ;

Que les fournitures et travaux faits à l'*Albatros* sont tous postérieurs au 8 juin 1900, date officielle de l'ouverture du rôle d'armement;

Que les dettes qui en sont résultées sont donc toutes nées pendant le dernier voyage et régies dès lors par le 7° de l'article 191 et le 5° de l'art. 192 ;

Qu'il s'en suit qu'aucun des fournisseurs ou constructeurs de l'*Albatros* n'aura droit à être payé par préférence au Comptoir d'escompte qu'autant qu'il produira les justifications énoncées en l'art. 192-5° ;

Que cette règle est absolue ; qu'elle s'applique aux navires caboteurs comme aux navires au long cours ;

Que l'art. 192-5° ne distingue pas plus que l'art. 191-7° entre les uns et les autres ; que les uns et les autres sont assujettis aux mêmes formalités ; que ces formalités pourron

Digitized by Google

être assez souvent gênantes et difficiles à remplir lorsqu'il s'agira de navires caboteurs; que les caboteurs rentrent fréquemment au port d'attache, que c'est là presque toujours qu'ils s'approvisionnent de fournitures et font effectuer toutes leurs réparations ; que ces réparations et fournitures, si elles sont en général nombreuses et répétées, sont à l'inverse souvent peu importantes; qu'il est évidemment extrêmement rigoureux d'obliger ceux qui n'ont fait que des fournitures sans grande valeur ou des réparations de détail, s'ils veulent conserver leur privilège, à faire viser leur facture par le capitaine et à se faire délivrer une attestation conforme par procès-verbal des principaux de l'équipage;

Que cette obligation équivaudra parfois incontestablement pour eux à la perte de leur privilège ;

Mais attendu que l'art. 192-5° est formel et impératif; qu'il importe d'ailleurs de ne pas oublier que l'art. 191-7° ne confère en principe de privilège aux fournisseurs, constructeurs et ouvriers comme aux prêteurs de sommes d'argent ou fournisseurs de marchandises que dans des cas tout à fait exceptionnels, lorsqu'il y a nécessité absolue, lorsque l'intérêt commun le commande;

Que ce n'est qu'alors et alors seulement, et pour permettre au capitaine de trouver un crédit dont il manque, que la loi reconnaît aux dettes qu'il souscrit un caractère privilégié ; que c'est intentionnellement que le législateur a multiplié les formalités et exigé entre autres l'attestation des principaux de l'équipage ; qu'en imaginant et en imposant cet ensemble de formalités, le législateur a voulu évidemment éviter des abus trop faciles à concevoir et à prévoir ; que les difficultés que les créanciers peuvent éprouver dans l'exercice de leur privilège n'ont donc en réalité rien de surprenant ni d'anormal ;

Attendu que ce n'est pas seulement, peut-on ajouter, à des difficultés, mais à une véritable impossibilité qu'on se heurtera presque toujours;

Qu'aux termes, en effet, de l'art. 232 du Code de commerce le capitaine ne peut dans le lieu de la demeure du propriétaire, sans son autorisation spéciale, faire travailler au bâtiment, acheter des voiles, cordages, etc., ni fréter le navire ;

Attendu que, si, dit-on, pour les navires caboteurs, les fournitures, les travaux sont presque constamment commandés directement par l'armateur, il n'est, en droit, pas possible de

Digitized by Google

prétendre astreindre les fournisseurs, constructeurs et ouvriers à faire viser leurs mémoires par le capitaine et à les faire certifier par les principaux de l'équipage ;

Attendu que ces difficultés et même cette quasi-impossibilité d'application du 5° de l'art 192 démontrent que ce n'est pas le 7° de l'art 191 qui en réalité s'occupe des travaux et des fournitures faits sur le caboteur, mais le 8° et dès lors les formalités qui sont exigées sont celles du 6° de l'art. 192 et non celle du 5° ;

Attendu que le 8° de l'art. 191 est aussi clair et aussi explicite que possible ; qu'il n'y a même pas à l'interpréter ; qu'il ne concerne que les fournitures et travaux, main-d'œuvre, etc. qui ont lieu avant le départ ;

Que ce n'est donc que dans le 7° que les fournisseurs, constructeurs et ouvriers qui ont livré leurs marchandises, ou donné leurs soins au navire pendant son dernier voyage, peuvent puiser un droit à un privilège et que par voie de conséquence ils ne seront fondés à invoquer ce droit que lorsqu'ils se seront soumis aux prescriptions du 5° de l'article 192 ; que c'est là un principe certain, hors de toute contestation ; que des difficultés et même des quasi-impossibilités d'application ne sauraient prévaloir contre un texte net et précis ; que du reste l'art. 232 du Code de commerce n'interdit pas d'une manière absolue au capitaine de faire procéder à des travaux sur le navire lorsqu'il est en relâche dans le port d'attache ; qu'il l'oblige seulement à se munir de l'autorisation de l'armateur ; que néanmoins il n'est pas douteux que même dans ce cas il sera assez rare, il faut l'avouer, devoir le constructeur produire la triple justification du 5° de l'art. 192 ;

Que la vérité est que le privilège établi par l'art. 191-7° ne pourra s'exercer en matière de navires caboteurs que dans des cas tout à fait exceptionnels ; que ce résultat est conforme au texte de la loi et à son esprit ;

Que l'art. 191-7° ne vise en effet que les dettes contractées par le capitaine ; que celles-là seulement sont d'après cet article privilégiées ; que cette différence entre les dépenses commandées par le capitaine et celles commandées par l'armateur est rationnelle et logique ; que le capitaine ne possède pas en général de crédit personnel ; que les prêteurs, fournisseurs, constructeurs et ouvriers en consentant de lui four-

Digitized by Google

nir ce dont il a besoin, n'ont fait en réalité crédit qu'au navire lui-même ;

Qu'il est donc juste que leurs créances soient privilégiées sur le prix de ce navire ; qu'il en est tout autrement lorsque c'est l'armateur qui commande ces dépenses ; que l'armateur est connu. qu'il jouit d'un crédit personnel, qu'en exécutant ses ordres les fournisseurs et constructeurs lui ont fait confiance, ont suivi sa foi, que c'est à l'armateur, en un mot, qu'ils sont présumés avoir fait crédit et non au bateau ; qu'ils n'ont donc en principe droit à aucun privilège sur le prix de ce bateau ; qu'ils n'auront droit à un privilège qu'autant qu'ils démontreront que cette présomption est inexacte, que quoiqu'ayant reçu la commande directement de l'armateur, ils n'ont entendu faire crédit qu'au bateau, et qu'autant qu'ils auront manifesté nettement leur intention à ce sujet en accomplissant précisément les formalités du 5° de l'art. 192 ;

Que l'art. 234 du Code de commerce n'a pas plus de portée en l'espèce que l'art. 232 ;

Que l'art. 234 ne règle que les rapports du capitaine avec l'armateur et les assureurs ; que ses dispositions sont donc sans intérêt lorsqu'il s'agit de déterminer les rapports des créanciers du navire avec leurs débiteurs ;

Attendu qu'en résumé, de deux choses l'une : ou les créanciers n'auront fait crédit qu'au navire, et la preuve en résultera de l'accomplissement même des formalités du 5° de l'art. 192, et ils seront alors privilégiés à leur rang ; ou ils auront fait crédit à l'armateur, et la preuve s'en déduira aussi de l'inobservation même de ces formalités, et alors ils ne seront pas privilégiés ;

Qu'il faut donc poser comme règle que les dispositions de l'art. 191-7° et les prescriptions de l'art. 192-5° sont corrélatives et s'appliquent à toutes les fournitures et à tous les travaux faits en cours de voyage, à tous les navires, aux navires caboteurs comme aux navires au long cours, dans quelque port qu'ils aient été faits, dans le port d'armement comme dans tout autre port, quel que soit celui qui les a commandés ;

Attendu qu'aucun des créanciers de cette catégorie ayant livré des marchandises sur l'*Albatros* ou travaillé à son bord, n'a fait les justifications imposées par le 5° de l'article 192 ;

Digitized by Google

Attendu qu'aucun d'eux, par suite, n'a droit au privilège qu'il invoque;

Attendu qu'un sieur Leprestre a cru plus habile de se prévaloir des dispositions, non pas du 7° ni du 8°, mais du 5° de l'art. 191 ;

Attendu que le 5° est relatif aux frais d'entretien du bâtiment, des agrès et apparaux depuis son dernier voyage et son entrée dans le port;

Attendu que les fournitures faites par Leprestre sont antérieures à la fin du dernier voyage (21 mars 1901) ; qu'elles ne rentrent donc pas dans la catégorie de celles que le 5° déclare privilégiées ; que du reste ces fournitures consistent en objets de quincaillerie neufs ; qu'elles ne constituent donc pas des frais d'entretien ; que la prétention de Leprestre ne saurait par suite être admise ;

Attendu que plusieurs des créanciers ont obtenu contre Glon dit Villeneuve des jugements de condamnation ; que ces jugements ne peuvent être à aucun titre assimilés aux formalités de l'art. 192-5° ni les remplacer ;

Que quelques créanciers, entre autres MM. Poirier, Lesauvage et Patras, etc., ont même obtenu des jugements condamnant Glon dit Villeneuve à leur payer *par privilège* le montant de leurs factures ;

Attendu que les privilèges ne peuvent, dans notre droit, exister qu'en vertu d'un texte de loi ; qu'ils ne peuvent naître ni d'un jugement ni d'une convention ;

Que de plus, en l'espèce, ces jugements ont été rendus en dehors du Comptoir d'escompte et ne lui sont pas dès lors opposables ; que ces jugements ne dispensent nullement ceux qui en sont bénéficiaires de remplir les formalités de l'article 192-5° ;

Sur le *Cormoran* :

Attendu que ce navire, on se le rappelle, n'a jamais pris la mer ;

Que les marchandises qui lui ont été livrées, les travaux et les agencements qui ont été effectués à son bord, avaient pour objet son armement et son équipement ; que les fournitures et travaux ont été faits en vue du départ et avant le départ du *Cormoran* ;

Attendu que c'est donc le 8°, dernier alinéa, de l'art. 191 qui leur est applicable ;

Attendu que parmi les créanciers qui demandent à être

Digitized by Google

colloqués par privilège sur le prix du *Cormoran*, les uns se présentent comme créanciers de fournitures, et les autres comme créanciers de travaux et de main-d'œuvre ;

Attendu que les obligations que le 6e de l'art. 192 impose à ces deux sortes de créanciers ne sont pas les mêmes ; qu'il convient donc de distinguer suivant qu'il s'agit de tels ou tels de ces créanciers ;

Créanciers de fournitures :

Attendu qu'il existe à ce point de vue la même corrélation entre le 6° de l'art. 192 et le 8° de l'art. 191, qu'entre le 5° de l'art. 192 et le 7° de l'art. 191 ;

Que les fournitures reconnues privilégiées par le 8°, dernier alinéa, de l'art. 191, ne seront admises par privilège qu'autant qu'elles seront constatées par des mémoires visés par le capitaine et arrêtés par l'armateur, déposés au greffe du tribunal de commerce ; que les dispositions du 6° de l'art. 192 s'appliquent aux fournitures faites avant le départ d'un navire qui a déjà navigué ;

Attendu que si le 6° de l'art. 192 stipule que les mémoires devront être déposés au greffe du tribunal de commerce avant le départ du navire ou dans les dix jours qui suivront, ce qui implique que le navire est parti, c'est qu'il sera assez rare de voir un navire saisi et vendu avant d'avoir déjà navigué, c'est que le 6° de l'art. 192 statue en définitive sur *de eo quod plerumque fit*, mais qu'il n'en résulte pas pour cela que les créanciers qui ont fait des fournitures de l'espèce prévue par le dernier alinéa du 8° de l'art. 191 à un navire qui n'a jamais navigué, ne seront pas assujettis aux formalités du 6° de l'art. 192 ;

Attendu que de ces trois formalités, les deux premières : le visa du capitaine et l'arrêt de l'armateur concernent la constatation même des créances, et la troisième, le dépôt au greffe, la publicité qui doit être donnée à ces créances ;

Attendu que les deux premières formalités sont pour ainsi dire essentielles puisqu'elles sont un des éléments de l'existence de la créance comme privilégiée, qu'elles sont toujours obligatoires et devront être toujours remplies, que le navire parte ou ne parte pas ; que la troisième n'aura, quant à elle, au contraire, et par la force même des choses, d'utilité et ne sera exigée qu'en cas de départ du navire ; que ce n'est qu'au point de vue du délai imparti pour l'accomplissement de cette formalité que le 6° de l'art. 192 parle du départ ;

Digitized by Google

Que la seule conséquence à tirer des expressions finales du 6° de l'art. 192, c'est que les créanciers qui se seront mis en règle pour la constatation de leurs mémoires pourront en faire le dépôt au greffe jusqu'au jour du départ ou jusqu'au jour de la vente, quand le navire aura été saisi avant tout départ ;

Que si, du reste, on devait interpréter ces mots du 6° de l'art. 192, avant le départ ou dans les dix jours après le départ, dans un sens absolument restrictif, il devrait en être évidemment de même aussi des derniers mots du 6° de l'article 191, s'il a déjà navigué ;

Qu'il faudrait en ce cas en conclure que, lorsque le navire n'a pas encore navigué, les sommes dues pour fournitures, travaux et main-d'œuvre ne sont pas privilégiées ; que cette interprétation n'est pas admissible ;

Attendu qu'il demeure par conséquent acquis en droit que les créanciers de fournitures faites avant le départ ne peuvent réclamer de privilège qu'à la condition de s'être conformés aux prescriptions de l'art. 192-6° ;

Que cette règle ne comporte d'exception que dans le cas où, par suite d'une circonstance étrangère aux fournisseurs, l'accomplissement de ces formalités sera impossible ;

Qu'ainsi il est bien certain qu'il ne sera pas possible d'astreindre les fournisseurs à rapporter le visa du capitaine du navire si ce navire n'a jamais eu en réalité de capitaine ;

Attendu que les fournisseurs du *Cormoran* soutiennent précisément que telle était la situation de ce navire et expliquent ainsi comment la plupart d'entre eux n'ont pu faire apposer sur leurs factures le visa du capitaine ;

Attendu qu'un sieur Carval a bien signé comme capitaine du *Cormoran* quelques-unes des factures de MM. Lesauvage et Patras ; que, de même, quelques feuilles de journées d'ouvriers d'un sieur Lecroisey ont bien été libellées en son nom au même titre ;

Que le Comptoir d'escompte s'appuie sur ces deux documents pour essayer de démontrer que, contrairement à l'allégation et à la prétention des fournisseurs, le *Cormoran* a toujours eu, comme l'*Albatros*, son capitaine ;

Attendu que ces documents ne sont pas décisifs ; que, tout d'abord, si Carval avait véritablement commandé dans le port le *Cormoran* et présidé à son armement durant plusieurs mois, il devrait être facile de l'établir par bien d'autres

Digitized by Google

moyens que ceux que relève le Comptoir d'escompte ; que cette pénurie de justifications est par elle-même significative ; que la complaisance que Carval a pu montrer envers certains créanciers ne peut nuire aux autres ; qu'enfin, ce qui est absolument déterminant et probant, il résulte de l'examen des registres de la marine que, du 13 septembre au 20 octobre 1900, le sieur Carval a été embarqué à bord de l'*Albatros* comme capitaine ; qu'il ne pouvait donc être à la fois capitaine de l'*Albatros* et capitaine du *Cormoran* ;

Que de deux choses l'une : ou Glon avait placé sur le *Cormoran* un capitaine à demeure et ce capitaine n'était pas Carval, puisque dès le 13 septembre 1900 il est officiellement investi de cette qualité sur l'*Albatros*, ou bien, et là semble être la vérité, le *Cormoran* n'avait pas encore de capitaine, et Carval, en signant les factures de Lesauvage et Patras, s'est attribué une qualité qu'il n'avait pas ;

Attendu que d'ailleurs le 6° de l'art. 192 n'indique pas à quel moment le mémoire des fournisseurs doit être visé par le capitaine ; qu'il faut conclure du silence de ce texte sur ce point que le mémoire peut être visé utilement jusqu'à la saisie et même jusqu'à la vente ;

Que dès lors les fournisseurs ne seront réputés négligents et morosifs et n'encourront de déchéance qu'autant qu'ils n'auront pas rempli cette formalité dans le délai qui leur est imparti ; que le *Cormoran* ayant été, et cela d'une manière indiscutable, tout au moins privé de capitaine, dès le 13 septembre 1900, c'est-à-dire antérieurement à la saisie, et les fournisseurs n'ayant plus pu, dès cet instant, obtenir de visa, aucune déchéance de ce chef ne peut être prononcée contre eux ;

Que les fournisseurs n'ont même pas à prouver que c'est pendant la période postérieure au 13 septembre 1900 qu'ils se sont présentés pour faire viser leur facture ; qu'il leur suffit, pour éviter toute forclusion, d'établir, ce qu'ils font, qu'à partir d'une certaine époque et au cours du délai fixé implicitement par la loi, l'accomplissement des formalités exigées est devenu impossible par suite d'une circonstance qui ne leur est pas imputable ;

Que par conséquent les fournisseurs n'ont en l'espèce et en fait à produire d'autre pièce que l'arrêt de leur facture par l'armateur ; qu'ils ont satisfait à cette obligation ; que leur privilège doit dès lors être admis ;

Digitized by Google

Créanciers pour travaux et main-d'œuvre :

Attendu que c'est, comme on l'a exposé plus haut, dans le 6° de l'art. 192 que se trouve l'énumération des formalités qu'ont à remplir ceux qui sont créanciers de sommes déclarées privilégiées par l'art. 191-8° ;

Attendu que ce texte n'assujettit à aucune formalité les créanciers de travaux et main-d'œuvre ; qu'il en résulte que ces créanciers n'ont, pour avoir droit à leur privilège, qu'à justifier de l'existence de leur créance, et cela par tous les modes de preuve admis en matière commerciale ; que le défaut de visa du capitaine ne leur est pas opposable ;

Qu'en résumé donc, les créanciers pour fournitures faites au *Cormoran* comme les créanciers pour travaux et main-d'œuvre effectués à son bord sont bien fondés à être payés par privilège, les uns parce qu'ils n'ont, en l'absence du capitaine à demeure, à produire, ce qu'ils font, qu'un arrêt de l'armateur, les autres parce qu'en présence du silence du 6° de l'art. 192, ils n'ont qu'à justifier, ce qu'ils font aussi, de l'existence de leur créance et ne sont soumis pour cela à aucunes formalités spéciales ;

Troisième catégorie :

Assurances maritimes :

Attendu que les assureurs constituent un groupe appartenant au comité des assureurs maritimes du Havre ; qu'ils ont produit sur l'*Albatros* pour 1 064 fr. 35 et sur le *Cormoran* pour 277 fr. 85 ;

Attendu que le 10° de l'art. 191 ne mentionne comme privilégiées que les primes dues pour le dernier voyage ; que les assurances ne couvraient que les risques courus par les navires dans le port de Dieppe ; que les primes afférentes à ces risques ne sont pas des primes dues pour le dernier voyage ; qu'elles n'appartiennent donc pas à la catégorie de celles que le 10° déclare privilégiées ;

Que les assureurs maritimes n'ont donc aucun droit à être colloqués sur le prix de ces navires ;

Que d'ailleurs les assureurs maritimes l'avaient eux-mêmes compris et y avaient renoncé en ce qui concerne l'*Albatros* ;

Sur les dépens :

Attendu qu'il s'agit en l'espèce d'une véritable instance ;

Qu'il y a lieu d'appliquer les principes ordinaires, et de mettre les dépens à la charge des parties qui succombent ;

Par ces motifs,

Digitized by Google

En donnant défaut contre Glon dit Villeneuve ;

Donne acte au Comptoir national d'escompte de Paris de ce que le sieur de Roux déclare renoncer à se prévaloir à son égard de tout droit hypothécaire ;

Donne acte au dit Comptoir d'escompte de ce que de Roux déclare également renoncer à sa demande de collocation en privilège en raison de la somme de 3.200 fr. pour appointements ;

Donne acte au Comptoir d'escompte de ce qu'il reconnaît fondées les demandes en collocation :

1° de Bourgain Sellier et Cie au rang de l'art. 191-1° du Code de commerce pour une somme de 238 fr. 35, sauf taxe, montant de frais occasionnés par la convocation des créanciers ;

2° de Loirer au rang de l'art. 191-5° du C. de commerce à concurrence de 50 fr. en principal, montant des salaires pour travaux faits sur les deux navires ;

3° de Angot au rang du même article à concurrence de 60 fr. pour travaux faits au navire l'*Albatros* ;

4° de Le Bihan au rang du même article à concurrence de 50 fr. en principal pour travaux faits au navire *Cormoran* ;

5° de la Delle Lefebvre au même rang du même article à concurrence de 36 fr. pour travaux faits sur les deux navires ;

6° de l'Administration de la marine au rang privilégié de l'art. 191-6° du C. de commerce à concurrence d'une somme de 1.564 fr. 15, montant de ses avances pour la Caisse des Invalides de la marine, frais de rôle, Caisse de Prévoyance et des gens de mer et autres de même nature à l'occasion du navire *Albatros* ;

7° du sieur Savary au rang du même article 191-6° pour la somme de 2.543 fr. 30, montant des salaires de l'équipage du navire *Albatros* ;

8° des sieurs Lesauvage et Patras au rang de l'art 191-8° du C. de commerce pour la somme de 7.135 fr. 15, montant de fournitures faites pour le navire *Cormoran* ;

Dit que les susnommés seront colloqués lors du règlement définitif à intervenir pour le montant des dites sommes ainsi que pour tous intérêts et frais accessoires, le sieur Angot sur le prix du navire *Albatros*, l'Administration de la marine et le sieur Savary sur le prix du même navire *Albatros*, enfin les sieurs Bourgain Sellier et Cie, le Loirer et la Delle Lefeb-

Digitized by Google

vre sur le prix des deux navires au prorata du montant de chacun des dits prix en principal ;

Déclare le sieur Savary mal fondé dans sa demande de collocation en privilège pour raison d'une somme de 100 fr. 70 à titre de frais de gardiennage ;

Déclare également mal fondés dans leurs demandes de collocation en privilège sur le navire *Albatros*, les sieurs Pauwels, Bouteleux et Cie, Duchemin, Duchesne, Lecroisey, Martin, Duval et Poirier, Lesauvage et Patras, Leprestre, Bessonneau, Rochard, Rud et Remy, et Solère ;

Dit que la créance de ce dernier concernait exclusivement des fournitures faites à l'*Albatros* ;

Déclare mal fondé dans sa demande en collocation par privilège le sieur Guerrier en tant qu'elle porterait sur le navire *Albatros* ;

Déclare mal fondés le sieur Guéret et le sieur Janssens dans leurs demandes de collocation en privilège sur les deux navires ainsi que les assureurs maritimes ;

Déclare au contraire fondées :

La demande de collocation de Pauwels au rang de l'article 191-8° du Code de commerce pour une somme principale de 43 fr. 95 et tous les intérêts et accessoires sur le navire *Cormoran* ;

Celle de Bouteleux et Cie au rang de l'art. 191-8° pour une somme de 144 fr. 30 et tous intérêts et accessoires sur le navire *Cormoran* ;

Celle des Corderies de la Seine au rang du même paragraphe pour une somme de 1.694 fr. 25 en principal, plus 261 fr. 75. montant de frais taxés plus tous intérêts et accessoires sur le même navire *Cormoran* ;

Celle du sieur Duchesne au rang du même paragraphe pour une somme de 9.822 fr. 90 en principal, plus tous intérêts et accessoires sur la navire *Cormoran* ;

Celle du sieur Lecroisey au rang du même paragraphe pour une somme de 6.606 fr. 90 en principal, plus tous intérêts et accessoires sur le navire *Cormoran* ;

Celle des sieurs Lesauvage et Patras au rang du même article pour une somme de 2.001 fr. 50, plus tous les intérêts et accessoires sur le navire *Cormoran* ;

Celle du sieur Leprestre au rang du même article pour une somme de 753 fr. 02 en principal, plus tous intérêts et accessoires sur le navire *Cormoran* ;

Digitized by Google

Celle des sieurs Dubus et Dupont au rang du même paragraphe pour une somme de 310 fr. 95 sur le navire *Cormoran* ;

Celle du sieur Guerrier au même rang pour une somme de 227 fr. 90 en principal, plus intérêts et accessoires sur le *Cormoran* ;

Déclare fondée également la demande de collocation du sieur Bessonneau au même rang pour la portion de sa créance, plus tous intérêts et accessoires, représentant des fournitures faites au navire *Cormoran* ;

Dit à défaut d'indication spéciale que cette portion sera déterminée au moyen d'une répartition de la créance totale susindiquée au prorata des prix en principal des deux navires ;

Déclare de même fondée dans les mêmes conditions et au même rang la demande de collocation du sieur Rochard, mais seulement sur le navire *Cormoran* ;

Dit que la somme de 573 fr. 10, principal de cette créance ainsi que tous intérêts et accessoires, sera répartie sur les prix des deux navires *Albatros* et *Cormoran* pour n'être colloquée que sur le prix de ce dernier au prorata de son chiffre ;

Dit en ce qui regarde les créanciers Bouteleux, Duchesne, Lecroisey et Lesauvage et Patras pour lesquels certains frais d'instance et autres ont été faits, qu'ils s'appliquent aussi bien à la portion de la dite créance relative au navire *Albatros* qu'à celle concernant le navire *Cormoran*, que le chiffre des dits frais sera admis par privilège au prorata de la portion des créances reconnues privilégiées en vue de déterminer l'importance des sommes à colloquer sur le navire *Cormoran* ;

Condamne les sieurs Duchemin, Martin, Duval et Poirier, Solère, Rud et Rémy, Guéret, de Roux. Janssens, et les assureurs maritimes aux dépens relatifs à leurs demandes de collocation ;

Condamne le Comptoir d'escompte aux dépens envers les sieurs Bourgain Sellier et Cie, Loirer, Angot, Le Bihan, Dlle Lefebvre, l'Administration de la Marine, les sieurs Dubus et Dupont, les Corderies de la Seine et le sieur Guerrier ;

Condamne le Comptoir d'escompte aux dépens envers Savary, Lesauvage et Patras, Pauwels, Bouteleux et Cie, Duchesne, Lecroisey, Leprestre, Bessonneau et Rochard, pro-

Digitized by Google

portionnellement et au prorata de leurs créances admises en privilège ;

Condamne les sieurs Savary, Lesauvage et Patras, Pauwels, Bouteleux et Cie, Duchesne, Lecroisey, Leprestre, Bessonneau et Rochard au surplus des dépens. »

Du 8 février 1902. — Présid. : M. A. Petit, présid. ; M. Durand, substitut ; plaid. : Mes Le Minihy, Godreuil, Guillot, Pézeril, Roussel, Ysnel, G. Bodereau, Toussaint et de Grandmaison, avocats (1).

Observations. — I. — Jurisprudence constante. Voyez Cassation, 20 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 5 ; Seine, 18 décembre 1895, *ibid.*, XII, p. 27 et les notes.

II. — Voyez Bordeaux, 20 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 31 et la note. Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1678.

III. — Comp. Baudry-Lacantinerie et de Loynes, *Du nantissement, des privilèges et hypothèques*, t. I, n° 300.

IV. — Voyez Pau, 20 février 1888, ce Rec., V, p. 346. Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 387.

V-VI. — Comp. Seine, 18 décembre 1895 (précité), ce Rec., XII, p. 27.

VII. — La doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour admettre que ce n'est pas là une extension de l'article 191-7°, mais une simple conséquence qui s'impose presque *a fortiori*. Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1688 ; De Valroger, t. I, n° 41 ; Rouen, 26 janvier 1892, *H.*, 92. 2. 47.

VIII. — Sur l'application de l'article 192-5° aux créanciers de fournitures faites pendant le voyage, voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1689 ; Rouen, 26 janvier 1892 (précité), *H.*, 92. 2. 47.

IX. — Sur le privilège des fournisseurs au cas où le navire n'a jamais navigué, voyez De Valroger, t. I, n° 51. Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, nos 1691 et 1693 ; Cassation, 10 juillet 1888, ce Rec., IV, p. 131 ; 27 oct. 1890, *ibid* , VI, p. 243 et les notes.

Sur l'époque à laquelle doit avoir lieu le dépôt au greffe, voyez Desjardins, t. I, n° 186.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

Pour le cas où le navire n'a pas de capitaine, comp. Bordeaux, 20 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 31.

X. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1694.

XI. — Comp. Cassation, 20 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 5 et la note.

XII. — La définition du voyage donnée par l'article 194 du Code de commerce ne s'applique qu'au point de vue de l'extinction du droit de suite. Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1494.

Quel sens faut-il alors donner aux mots « dernier voyage » employés par l'article 191 du Code de commerce? Voyez Pau, 20 février 1888, ce Rec., V, p. 346; Seine, 18 décembre 1895, *ibid.*, XII, p. 27 et la note; Cassation, 10 janvier 1896, *Dalloz*, 99. 1. 177; Cassation, 20 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 5 et les notes. Comp. De Valroger, t. I, n° 42.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

16 juillet 1902

Traite documentaire. Porteur. Absence de droit privatif contre le tiré. Action. Qualité. Substitué aux droits du tireur. Tireur. Acceptation. Impossibilité de l'obtenir. Tiers porteur de bonne foi. Même impossibilité. — Marchés successifs. Mêmes parties. Marchandises de même nature. Même provenance. Opération commerciale unique. Impossibilité d'isoler chaque contrat. Exécution dolosive de l'un. Obligations respectives. Influence. Ventes successives « caf, acceptation contre remise des documents ». Premier envoi. Acheteur trompé. Envois postérieurs. Expédition conforme au marché. Défaut de preuve. Refus d'acceptation de la traite. Légitimité.

Navires : « Amiral Nelson ». « Queen Eléonore » et « Zeiburg ».

I. — Jusqu'à l'acceptation. le porteur d'une lettre de change ne peut agir contre le tiré que comme substitué aux droits du tireur ; il ne saurait donc trouver dans sa situation de tiers porteur de bonne foi aucun droit privatif lui permettant d'obtenir l'acceptation du tiré lorsque le tireur lui-même ne peut l'obtenir.

Ces principes sont applicables à la traite documentaire.

II. — Une succession de marchés passés entre les mêmes

Digitized by Google

parties, se rapportant à des marchandises de même nature et de même provenance, forment ensemble une même opération commerciale; on ne peut donc isoler chaque contrat et l'on doit admettre au contraire que l'exécution dolosive de l'un influe sur les obligations respectives des parties.

En conséquence, en cas de ventes successives « coût, fret et assurance, acceptation contre remise des documents », c'est à bon droit que l'acheteur, trompé lors d'un premier envoi, refuse ensuite d'accepter les traites contre remise des documents relatifs à un nouvel envoi, tant que la preuve d'une expédition conforme au marché ne lui a pas été faite.

BANQUE FRANÇAISE DE RIO DE LA PLATA, BANQUE DE TARAPACA Y ARGENTINA, ET HEINE ET Cie c. CRÉDIT HAVRAIS, H. GENESTAL ET FILS ET H. COLLET.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la Banque Française de Rio de la Plata expose qu'elle est tiers porteur de quatre traites tirées par Wilhelm Bertram de Buenos-Ayres sur le Crédit Havrais et formant la contre-valeur de quinze cents tonnes maïs chargées sur le navire *Amiral Nelson* ;

Que ces traites relatives :

Le numéro 7.771 de 36.269 fr. 05 à W. B. 5.470 sacs maïs, le numéro 7.718 de 3.614 fr. 35 à W. B. 522 sacs maïs, le numéro 7.719 de 40.479 fr. 85 à W. B. 6.190 sacs maïs, le numéro 7.722 de 39.817 fr. 55 à W. B. 6.249 sacs maïs, furent présentées par elle pour l'acceptation au Crédit Havrais aux dates des 22 et 24 août 1901 et protestées faute d'acceptation, le Crédit Havrais ayant refusé de les accepter sous prétexte que les documents n'étaient pas complets, le certificat d'inspection faisant défaut ;

Que les documents ayant été complétés par l'annexion dudit certificat les traites furent présentées à nouveau à l'acceptation du Crédit Havrais le 21 septembre 1901 et protestées pour la seconde fois, le Crédit Havrais ayant refusé de fournir son acceptation pour le motif que ses clients ne l'avaient pas autorisé à accepter ces tirages ;

Attendu que la Banque de Tarapaca y Argentina se présente dans les mêmes conditions comme tiers porteur de deux traites de ensemble 66.842 fr. 95 lesquelles, formant la contre

Digitized by Google

valeur de 750 tonnes maïs chargées sur le navire *Queen Eléonore*. furent également présentées à l'acceptation du Crédit Havrais et protestées le 7 septembre 1901 pour la raison que le certificat d'inspection n'étant pas joint aux documents ces derniers n'étaient pas complets, puis présentées à nouveau à la date du 12 décembre avec le certificat d'inspection et protestées, le Crédit Havrais ayant encore refusé son acceptation pour la raison qu'il n'était pas autorisé par ses clients à accepter les dites traites ;

Attendu que Heine et Cie, banquiers à Paris, sont également tiers porteurs d'une traite de 70.783 fr. sur le Crédit Havrais ayant pour objet W. B. 5.349 sacs maïs chargés à bord du *Zeiburg*, laquelle fut également protestée faute d'acceptation pour les mêmes motifs à la date du 1er octobre 1901 ;

Attendu que ces demandes sont identiques et qu'il y a lieu de les joindre :

Attendu qu'à la suite de diverses enquêtes, nominations de séquestre, expertises et jugements préparatoires de ce Tribunal, les maïs formant la provision des traites ci-dessus mentionnées furent vendus publiquement pour compte de qui de droit et que le produit de ces ventes fut versé entre les mains des banques porteurs des traites ;

Attendu que les banques entendent aujourd'hui obtenir condamnation contre le Crédit Havrais tiré des traites ou à son défaut contre H. Génestal et fils et H. Collet appelés dans la dépendance de la cause par le Crédit Havrais et contre lesquels elles concluent directement, au paiement de la différence entre le produit des ventes publiques et le montant des traites ;

Qu'elles invoquent à l'appui de leurs prétentions qu'étant tiers porteurs de bonne foi de traites documentaires elles étaient en droit d'obtenir, sur la seule production des documents attachés aux traites, l'acceptation du Crédit Havrais et que celui-ci était tenu de fournir son acceptation et de payer à l'échéance sauf à lui à exercer tel recours que de droit contre le vendeur, tireur des traites, à raison du mauvais conditionnement de la marchandise ;

Qu'en effet, par suite de la qualité de tiers porteurs, elles n'ont pas à connaître les clauses et conditions des marchés qui ont donné naissance aux traites et qui ne sauraient leur être opposées ;

Que d'ailleurs, en fût-il autrement, elles seraient encore en

Digitized by Google

vertu même des contrats passés entre Bertram et ses acheteurs fondées à exiger l'acceptation des traites puisqu'il est de principe constant lorsqu'il s'agit de vente coût, fret et assurance, paiement par traites documentaires, que l'acheteur est tenu d'accepter lui-même les traites ou de les faire accepter par ses banques sur la seule production des documents et sans pouvoir subordonner son acceptation à une reconnaissance préalable des marchandises ;

Que de plus le Crédit Havrais doit encore être tenu de donner son acceptation à raison du contrat d'ouverture de crédit qui existait entre lui et les acheteurs H. Génestal et fils et Collet, contrat dont les vendeurs ou ses ayants droit peuvent exciper directement contre le Crédit Havrais ;

Attendu que la Banque Française de Rio de la Plata, sans rien abandonner de sa prétention à l'acceptation des diverses traites dont elle est porteur, soutient que dans tous les cas le Crédit Havrais doit être contraint à donner son acceptation pour la traite n° 7.771 parce qu'il a pris livraison par Collet et pour compte de ce dernier, acheteur de la marchandise, des 5.470 sacs maïs faisant l'objet de cette traite et formant la provision de ce tirage ;

Attendu que les banques demanderesses concluant directement contre H. Génestal et fils et Collet demandent que ces derniers soient à défaut du Crédit Havrais contraints de fournir personnellement leur acceptation aux traites en question ;

Attendu que le Crédit Havrais, en réponse à l'action dirigée contre lui, soutient que jamais il n'a pris envers qui que ce soit l'engagement d'accepter les traites documentaires de Wilhelm Bertram ; qu'étant resté absolument étranger à toutes les conventions qui ont pu intervenir entre Wilhelm Bertram et ses acheteurs, il n'existe entre Bertram ou ses ayants cause et lui aucun lien de droit en vertu duquel il puisse être contraint à donner son acceptation ;

Qu'au surplus, en refusant d'accepter les traites Bertram, il n'a fait que se conformer aux ordres de ses clients H. Génestal et fils et Collet qui l'avaient indiqué comme remboursement à leur vendeur ; que c'est donc à bon droit qu'il les a appelés dans la dépendance de la cause pour se voir H. Génestal et fils et Collet contraints le cas échéant à le garantir et indemniser de toutes les condamnations qui pourraient intervenir contre lui ;

Digitized by Google

Attendu que le Crédit Havrais soutient en ce qui concerne les 5.470 sacs maïs, objet de la traite 2.711, que les allégations de la Banque Française de la Plata sont absolument inexactes ;

Que s'il a pris livraison des 5.470 sacs maïs en question ce n'est nullement sur ordre et pour le compte de Collet, acheteur de la marchandise, comme le prétend la Banque Française de Rio de la Plata, mais bien pour le compte de la Banque Française de Rio de la Plata elle-même ;

Qu'ayant reçu la dite traite et les documents de la Banque de Bordeaux, premier porteur français, dont il était le correspondant, il s'est trouvé de ce chef le mandataire des expéditeurs de la marchandise ; que c'est donc en cette qualité et pour éviter la nomination d'un séquestre qu'il s'est porté réclamateur pour compte de qui de droit ; qu'il a d'ailleurs été approuvé par la Banque Française de Rio de la Plata, laquelle l'a prié de continuer à faire le nécessaire ;

Qu'il a du reste si peu pris livraison des 5.470 sacs pour son compte ou celui de Collet que ces maïs ont été compris dans toutes les mesures provisoires et même dans la vente publique ordonnée à la requête de la Banque Française de Rio de la Plata ;

Attendu que H. Génestal et fils et H. Collet entendent établir qu'ils ont à bon droit donné au Crédit Havrais l'ordre de refuser l'acceptation des traites tirées par Bertram en couverture de ses expéditions ;

Qu'ayant été trompés par Bertram, leur vendeur, pour une première expédition par steamer *Glenmore* arrivé au Havre le 5 août 1901, ils étaient déliés de l'engagement qu'ils avaient pris d'accepter les traites pour les expéditions suivantes et étaient en droit d'attendre l'arrivée des navires avant de fournir leur acceptation ;

Qu'à cet égard les expertises et le résultat des ventes publiques ont surabondamment prouvé que leurs craintes relatives à la mauvaise exécution des marchés de la part du vendeur étaient justifiées et que les maïs embarqués par Bertram ne remplissaient pas la condition stipulée au marché de sains à l'embarquement ;

Attendu que Génestal et fils entendent, en ce qui concerne l'expédition faite par le *Zeiburg*, démontrer que l'embarquement n'a pas été fait à l'époque stipulée au marché et que par

Digitized by Google

conséquent cette affaire doit être résiliée aux torts de Bertram ;

Attendu que pour trouver la solution du présent débat il s'agit de rechercher *en droit* :

Si les banques tiers porteurs des traites documentaires ont un droit personnel à l'acceptation des tirés, droit qui découlerait de leur situation de tiers porteurs de bonne foi ou des contrats qui ont donné naissance aux traites dont ils sont propriétaires ;

Et *en fait* si H. Génestal et fils et H. Collet, acheteurs d'une marchandise vendue aux conditions coût, fret et assurance, acceptation contre documents, ont à bon droit malgré leur promesse d'accepter les traites contre remise des documents, refusé leur acceptation à raison de ce qu'ayant été trompés par Bertram, leur vendeur, pour une précédente expédition ils se trouvaient *ipso facto* déliés à l'égard de ce dernier des engagements qu'ils avaient contractés;

Attendu que la transmission de la lettre de change par endossements successifs confère au tiers porteur en même temps que la propriété du titre les droits du tireur lui-même ;

Que jusqu'au moment de l'acceptation le tiers porteur, détenteur d'un titre auquel le tiré n'est pas devenu partie, ne possède contre ce dernier aucun droit personnel et ne peut agir contre lui que comme substitué aux droits du tireur ;

Que seule l'acceptation oblige personnellement le tiré envers le tiers porteur sans qu'il puisse dès lors opposer au tiers porteur les exceptions qu'il aurait pu faire valoir s'il se fût trouvé en présence soit des endosseurs précédents soit des souscripteurs;

Que, par le fait de son acceptation en effet, le tiré s'engage à payer à la personne inconnue par avance qui sera porteur de la traite lors de l'échéance;

Qu'il résulte de ce qui précède que le tiers porteur de bonne foi ne peut tirer de sa situation de tiers porteur aucun droit privatif lui permettant d'obtenir l'acceptation du tiré lorsque le tireur lui-même ne pourrait pas l'obtenir;

Attendu que ces mêmes principes sont applicables en matière de traites documentaires, lesquelles ne diffèrent des lettres de change ordinaires que par ce fait que, les connaissements des marchandises expédiées au tiré, ou souvent aussi la police d'assurance, étant attachés à la traite, chaque per-

Digitized by Google

sonne au profit de laquelle la traite et ses connaissements sont endossés se trouve mise en possession des marchandises qui lui sont ainsi affectées en gage ;

Qu'ainsi la traite documentaire n'a d'autre effet que de conférer au porteur le connaissement et d'une façon plus générale les documents représentant la marchandise en garantie du paiement de la traite ;

Attendu qu'il échet maintenant de rechercher si les banques tiers porteurs ont, en vertu des contrats qui ont donné naissance aux traites en litige, le droit d'exiger de la part des tirés l'acceptation et le paiement des dites traites ;

Attendu que dans la vente coût, fret, assurance, acceptation contre documents, le tireur peut exiger l'acceptation quand il remet les documents et avant que le tiré soit en possession effective de la marchandise ;

Que ce droit résulte de l'engagement pris par le tiré envers le tireur d'accepter ou de faire accepter les traites par ses banquiers sur la seule production des documents ;

Mais attendu que l'obligation prise par le tiré d'accepter les traites est corrélative de l'obligation prise par le tireur d'exécuter ses engagements ;

Que le tiré a pris l'obligation d'accepter la traite parce que le vendeur a pris de son côté l'obligation de livrer une quantité déterminée de marchandises et de qualité convenue et qu'un tiers ne peut se prévaloir à l'égard du tiré de l'obligation d'accepter la traite sans que ce tiré puisse lui opposer des exceptions qu'il opposerait au vendeur lui-même qui a seul traité avec lui ;

Qu'on ne saurait, sans méconnaître les prescriptions de l'art. 1184 du Code civil, contraindre l'acheteur tiré des traites à exécuter sa promesse et à fournir son acceptation alors que le vendeur lui-même a manqué à ses engagements ;

Que ce serait ouvrir la porte aux plus graves abus et aux conséquences les plus dangereuses que de vouloir dans une succession de marchés passés entre les mêmes parties, se rapportant à des marchandises de même nature. de même provenance et de même qualité et formant ensemble une même opération commerciale, prendre chaque contrat isolément et considérer que l'exécution dolosive de l'un d'eux puisse être sans effet sur les obligations respectives des parties ;

Attendu que ces principes étant posés il y a lieu d'examiner

Digitized by Google

successivement la situation du Crédit Havrais et celle de H. Génestal et fils et H. Collet ;

En ce qui concerne le Crédit Havrais :

Attendu que le Crédit Havrais tiré des traites Bertram n'a jamais accepté les traites ; qu'il n'a pris aucun engagement d'où puisse résulter pour lui l'obligation de les accepter ; qu'en outre il n'était à l'échéance des traites ni débiteur du sieur Bertram ni détenteur de la provision affectée aux traites ;

Qu'il est au contraire resté absolument étranger tant à la création des traites qu'aux contrats qui leur ont donné naissance ainsi qu'à toutes autres stipulations qui ont pu intervenir entre le vendeur Bertram et H. Génestal et fils et H. Collet; qu'il n'est d'ailleurs que le tiré pour compte de ces derniers lesquels l'ont indiqué comme remboursement à leur vendeur ;

Attendu qu'il est inadmissible qu'un banquier puisse être contraint à accepter des traites auxquelles il est resté absolument étranger, parce qu'il a plu à un acheteur, peut-être en arrière de lui, et sans qu'il en ait eu connaissance, de l'indiquer comme remboursement ;

Attendu que c'est encore à tort que les banques demanderesses cherchent à invoquer contre le Crédit Havrais l'existence d'un contrat d'ouverture de crédit entre lui et H. Génestal et fils et H. Collet ;

Qu'à supposer même qu'il y ait entre eux un contrat de cette nature, seules les parties intéressées à ce contrat seraient en droit de s'en demander réciproquement compte et les banques demanderesses ne sauraient s'en prévaloir puisqu'elles y ont été étrangères ;

Attendu que le Crédit Havrais ne peut davantage être tenu à l'acceptation ou au paiement de la traite numéro 7.711 pour la raison qu'il aurait pris soit pour son compte soit pour celui de Collet, livraison de la marchandise formant la provision de la dite traite ;

Qu'il est établi au contraire que le Crédit Havrais n'a agi que dans l'intérêt de la Banque de Rio de la Plata, propriétaire de la traite, et avec son autorisation, dans le but d'éviter les frais de séquestre ;

Que d'ailleurs la Banque de Rio de la Plata l'a elle-même prié de continuer à faire le nécessaire approuvant ainsi ses actes ;

Que le fait par le Crédit Havrais de s'être adressé à H. Collet

Digitized by Google

pour faire les opérations du déchargement et de la prise de livraison ne peut être retenu comme faute à la charge du Crédit Havrais et n'a en rien modifié la situation en elle-même, puisque les maïs en question ont été compris dans toutes les mesures provisoires ainsi que dans la vente publique ordonnée à la requête de la Banque Française de Rio de la Plata ;

Attendu que dans ces conditions aucun reproche ne peut être retenu à la charge du Crédit Havrais et qu'il y a lieu de décider que les banques demanderesses sont sans droit pour le contraindre à donner son acceptation aussi bien à la traite numéro 7.711 qu'à toutes les autres traites ;

En ce qui concerne H. Génestal et fils et H. Collet :

Attendu qu'étant admis que la situation de H. Génestal et fils et H. Collet est la même, qu'ils se trouvent en présence de leur vendeur, tireur des traites ou des tiers porteurs, et qu'ils sont en conséquence en droit d'opposer à ces derniers toutes les exceptions qu'ils auraient pu soulever contre Bertram lui-même, il échet d'examiner s'ils ont à tort refusé par l'intermédiaire de leurs banquiers d'accepter les traites dont s'agit et s'ils doivent être tenus envers les banques demanderesses du paiement de la différence entre le produit des ventes publiques et le montant des traites ;

Attendu que H. Génestal et fils et H. Collet ont, par marchés successifs échelonnés sur l'année 1901, traité avec W. Bertram, négociant en grains à Buenos-Ayres, diverses affaires maïs Plata nouvelle récolte aux conditions coût, fret, assurance, traites documentaires, acceptation contre documents, embarquement sur mois désignés ;

Que les maïs ainsi achetés étaient tous de la même provenance et devaient répondre à la même condition stipulée au marché de qualité saine à l'embarquement ;

Attendu que, pour se couvrir de la première expédition faite à H. Génestal et fils et H. Collet par steamer *Glenmore*, Bertram a tiré sur le Crédit Havrais deux traites, lesquelles ont été régulièrement acceptées par le Crédit Havrais et payées à l'échéance ;

Attendu qu'à l'arrivée du navire *Glenmore*, H. Génestal et fils et H. Collet ont constaté que les maïs étaient d'une qualité tellement défectueuse qu'ils ont pu soutenir avec raison qu'ils se trouvaient en présence d'un véritable dol de la part de leur vendeur ;

Qu'il a été établi par l'expertise judiciaire, à laquelle il a

été procédé, que non seulement les maïs n'étaient pas secs à l'embarquement, mais qu'ils avaient déjà très probablement un commencement de fermentation ;

Que cette expertise pouvait d'autant moins être contestée par Bertram que la presque totalité du chargement de maïs expédiés par d'autres vendeurs a été reconnu en bon état alors que pas un seul sac expédié par Bertram n'a été trouvé sain ;

Qu'il a enfin été démontré par l'importance des bonifications prononcées par les experts et qui se sont élevées pour H. Génestal et fils et H. Collet respectivement à trente-huit et trente pour cent du montant de la facture, que Bertram avait embarqué des maïs défectueux ne répondant pas aux conditions du marché et avait ainsi manqué à ses obligations ;

Attendu que les traites relatives aux expéditions suivantes et qui font l'objet du présent débat ont été présentées à l'acceptation à des dates postérieures à l'arrivée du premier navire et à la constatation par H. Génestal et fils et H. Collet du dol dont ils avaient été victimes ;

Attendu que, dans cette situation de fait et en présence d'un vendeur qui avait ainsi gravement manqué à ses engagements, H. Génestal et fils et H. Collet pouvaient à bon droit se considérer comme déliés de leur obligation d'accepter les traites en échange des documents pour les expéditions qui restaient à faire ; qu'ils étaient fondés à refuser leur acceptation tant que la preuve d'une expédition conforme aux conditions du marché ne leur serait pas faite ;

Attendu que loin que cette preuve ait été rapportée il a été établi par les expertises, qui furent faites à l'arrivée des navires, que les maïs faisant l'objet des traites en litige n'avaient pas été embarqués secs et ne répondaient pas à la condition stipulée au marché : qualité saine à l'embarquement ;

Attendu que ces expertises sont d'autant plus concluantes qu'elles ont été ordonnées contradictoirement avec Bertram qui loin d'y contredire au contraire a demandé une extension de mission pour les experts ;

Que les résultats de ces expertises peuvent donc être opposés à toutes les parties en cause ;

Attendu que les maïs ont été vendus publiquement ;

Que, malgré la hausse environ deux francs soit près de 2 o/o qui s'est produite entre l'époque où les contrats avaient été passés et le moment des ventes publiques, les pertes que

Digitized by Google

H. Génestal et fils et H. Collet auraient éprouvées se seraient élevées à 35 o/o pour H. Collet et à 3o o/o pour H. Génestal et fils, du montant des tirages ;

Qu'il est ainsi démontré que Bertram, en expédiant des maïs absolument défectueux ne pouvant faire aliment aux marchés, avait ainsi manqué à ses engagements ;

Attendu que conformément à la jurisprudence de la Cour suprême les tirés pourraient restreindre leur acceptation des traites à la valeur réelle des marchandises livrées ;

Attendu que le produit des ventes publiques qui a déterminé cette valeur a été encaissé par les banques demanderesses qui ont ainsi reçu sur le montant des traites les sommes pour lesquelles elles pouvaient exiger l'acceptation des tirés ;

Qu'elles ont donc épuisé leurs droits contre H. Génestal et fils et H. Collet ;

Par ces motifs,

Vu la connexité, joint les instances et statuant en premier ressort ;

Dit et juge qu'il n'existe entre les Banques Rio de la Plata, de Tarapaca y Argentina et Heine et Cie et le Crédit Havrais aucun lien de droit en vertu duquel le Crédit Havrais puisse être contraint à l'acceptation des traites ;

Dit et juge que H. Génestal et fils et H. Collet ont, vu la situation de fait, refusé à bon droit l'acceptation des traites Bertram et se sont valablement libérés à l'égard des banques tiers porteurs par l'abandon du produit des ventes publiques ;

Déclare en conséquence les banques aussi non recevables que mal fondées tant dans leur action contre le Crédit Havrais que contre H. Génestal et fils et H. Collet ;

Dit que le recours du Crédit Havrais contre H. Génestal et fils et H. Collet est sans effet ;

Condamne les banques à tous les dépens. »

Du 16 juillet 1902. — Présid. : M. Lafaurie ; plaid. : Mes Le Minihy, P. Bodereau, de Grandmaison et Roussel, avocats (1).

Observations. — I. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. IV, n° 223 ; Havre, 18 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 95 ; Rouen, 23 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 298 et les notes sous ces décisions.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

II. — Comp. Marseille, 10 août 1883, *M.*, 83. 1. 287 ; 14 janvier 1896, *M.*, 96. 1. 96.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

12 février 1902

Connaissement. Clause autorisant à charger sur le pont. Portée générale. Liquides en fûts. Spardeck. Application. Avis préalable. Non nécessité. — Clause licite. Décret sur l'arrimage du 1er décembre 1893. Art. 22. Renonciation. — Assurance maritime. Chargement sur le pont. Défaut de déclaration. Connaissement. Clause autorisant le chargement sur le pont sans avis préalable. Assuré. Déchéance. — Tribunal de commerce. Demande. Forme. Art. 415 C. procéd. civ. Exploit d'ajournement. Demande reconventionnelle. Conclusions d'audience. Irrecevabilité.

I. — La clause du connaissement autorisant le capitaine à charger des marchandises sur le pont a une portée générale et autorise le chargement de liquides en fûts sur un pont quelconque du navire, même sur le spardeck et sans avis préalable.

II. — Cette clause est licite et emporte pour les parties renonciation à se prévaloir du dernier paragraphe de l'article 22 du décret sur l'arrimage du 1er décembre 1893, lequel interdit de charger des liquides en fût sur le pont du spardeck.

III. — Aux termes de la police d'assurance maritime le chargement sur le pont est une circonstance qui doit être déclarée aux assureurs par l'assuré à peine de déchéance ; il en est ainsi nonobstant la clause du connaissement autorisant le chargement sur le pont sans avis préalable.

IV. — D'après l'article 415 du Code de procédure civile, devant les tribunaux de commerce toute demande doit être formée par exploit d'ajournement. Est donc irrecevable la demande reconventionnelle formulée par simples conclusions d'audience.

Clamageran et Charpentier c. Dubuisson, cap. Engrand et Compagnie d'assurances La Baloise.

Digitized by Google

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Charpentier, destinataire des fûts faisant l'objet du litige, est intervenu dans l'instance introduite contre Dubuisson et le capitaine Engrand par Clamageran ;

Qu'il a déclaré se substituer à ce dernier, son mandataire, et qu'il a assigné en même temps ses assureurs la Compagnie la Bâloise pour être tenus de le garantir et de lui payer la valeur des avaries dans le cas où le Tribunal jugerait que l'armateur et son capitaine n'ont commis aucune faute engageant leur responsabilité ;

Attendu que Clamageran demande qu'il lui soit donné acte de ce qu'il donne adjonction pleine et entière aux conclusions de Charpentier au nom duquel il a procédé et que le jugement à intervenir soit déclaré commun avec lui ;

Attendu que le capitaine Engrand ne comparaît pas ; qu'il devra être statué par défaut à son égard ;

Attendu qu'à la date du onze novembre, Dubuisson avait formé contre Clamageran une demande reconventionnelle de 2.650 francs 20 centimes pour fret ;

Que Clamageran ayant consenti à payer le premier février 1.302 francs 90 centimes à valoir, cette demande se trouve ainsi réduite à 1.347 francs, 30 centimes que Dubuisson persiste à réclamer ;

Attendu que Charpentier a reconnu, depuis son assignation, que c'est par erreur qu'il a fait figurer sur son compte de réclamations le fret numéro 539, qu'il retranche en conséquence du dit compte la somme de 94 francs 95 centimes, et qu'il réduit ainsi définitivement sa demande au chiffre de 1.252 francs 35 centimes pour avaries de 26 fûts de vins ;

Attendu que pour appuyer sa prétention Charpentier expose que sur ces 26 fûts, 19 étaient arrimés sur le pont du spardeck, et 7 dans la cale, que sur l'ensemble les manquants de ces 7 fûts représentent seulement une somme de 49 francs 50 centimes, et qu'il ajoute que le prix de 22 francs 50 centimes réclamé par hectolitre de vin perdu n'est nullement exagéré ;

Attendu que Charpentier soutient que puisque 19 de ces fûts ont été chargés sur le pont du spardeck, il résulte de ce fait un vice d'arrimage au départ dont le capitaine Engrand et l'armateur Dubuisson sont responsables et dont ils doivent supporter les conséquences ; qu'il excipe du décret d'arrimage

Digitized by Google

interdisant le chargement de fûts de vin sur le pont du spardeck pour prétendre que la responsabilité des défendeurs est pleinement établie et indiscutable ;

Attendu que Charpentier prétend en outre que, pour le cas où le Tribunal déciderait que le capitaine Engrand et Dubuisson ne sont pas responsables par application des clauses du connaissement et qu'ils ne peuvent être recherchés pour les avaries dont s'agit, la Compagnie la Bâloise devrait sans aucun doute être condamnée à lui payer le montant du dommage éprouvé, la dite Compagnie l'assurant, soutient-il, contre toutes les conséquences des clauses imprimées ou manuscrites des connaissements ;

Sur la responsabilité du capitaine Engrand et de l'armateur Dubuisson :

Attendu que dans l'espèce soumise au Tribunal l'article 13 du connaissement autorise le capitaine contrairement à l'article 229 du Code de commerce à recevoir des marchandises sur le pont ;

Attendu qu'il n'a été fait dans les clauses et conditions du connaissement dont s'agit aucune distinction entre le pont du spardeck et tout autre, ni non plus aucune réserve à l'égard du pont du spardeck ;

Que le capitaine Engrand pouvait dès lors sans engager sa responsabilité charger les fûts en question sur un pont quelconque de son navire ;

Qu'en arrimant ces fûts sur le pont du spardeck il n'a en conséquence nullement abusé de son droit ;

Attendu que l'article 13 sus-vanté n'a rien d'illicite, qu'il est au contraire valable et lie les parties contractantes qui renoncent ainsi à se prévaloir du dernier paragraphe de l'article 22 du décret d'arrimage du premier décembre 1893, lequel interdirait de charger des liquides en fûts sur le pont du spardeck ;

Attendu enfin que le décret d'arrimage dont s'agit est applicable à l'arrimage des marchandises à bord des navires à moins de conventions contraires ;

Attendu qu'il y a lieu de dire que ce sont précisément les conventions contraires intervenues entre les parties (article 13 du connaissement) qui exonèrent d'une faute d'arrimage le capitaine Engrand qui a utilisé le pont du spardeck ;

Attendu en conséquence que le cas de mauvais arrimage ne peut être invoqué par Charpentier pour soutenir le bien

Digitized by Google

fondé de sa demande et qu'il doit être jugé de même pour le manquant sur les 7 autres fûts ;

Attendu enfin que Charpentier prétend que le capitaine Engrand et Dubuisson, qui était représenté à l'embarquement des marchandises à Oran, ont commis une faute en ne le prévenant pas du chargement des fûts sur le pont du spardeck ; ce qui l'a empêché d'en informer à son tour ses assureurs, la Bâloise, lesquels dans la circonstance avaient droit à une double prime ;

Mais attendu que rien dans le texte de l'article 13 du connaissement sus-vanté ni dans les conditions d'affrètement conclues entre les parties n'oblige le capitaine Engrand ou l'armateur Dubuisson à prévenir le porteur du connaissement ou le destinataire en cas de chargement sur les ponts du spardeck ou autres ;

Que c'est donc vainement que Charpentier tente de faire grief aux défendeurs de leur silence à cet égard, que ceux-ci n'ont encore commis aucune faute de ce chef ;

Attendu qu'il apparaît que Charpentier ne peut s'en prendre qu'à lui-même s'il n'a pas imposé au capitaine et à l'armateur en cause l'obligation de l'informer de tout chargement sur le pont du spardeck, et s'il ne s'est pas mis en règle avec ses assureurs ;

Sur le recours contre la Compagnie la Bâloise :

Attendu que Charpentier n'a pas prévenu comme il y était tenu ses assureurs que des fûts de vin avait été chargés sur le pont du spardeck ;

Que seulement à condition de les en avertir et moyennant le paiement d'une double prime, il pouvait exiger d'être couvert des risques éventuels résultant du transport des fûts litigieux ;

Attendu qu'il y a lieu de décider en conséquence que Charpentier n'ayant pas rempli ses obligations vis-à-vis de ses assureurs, ceux-ci sont fondés à lui refuser toute indemnité relative aux fûts en question ;

Attendu que c'est vainement enfin que Charpentier tente de rendre la Bâloise responsable des fautes du capitaine sous le prétexte que cette Compagnie l'assure contre les clauses et conditions du connaissement et notamment contre celle où il serait stipulé que l'armateur n'est pas responsable des fautes du capitaine ;

Attendu que cette prétention manque de base et qu'il n'y a pas lieu de s'y arrêter puisqu'il vient d'être décidé plus haut

Digitized by Google

que le capitaine Engrand et Dubuisson n'ont commis aucune faute dans la circonstance ;

Attendu que la Compagnie la Bâloise, arguant d'un préjudice que lui aurait causé la déclaration incomplète de Charpentier, se porte par conclusions d'audience reconventionnellement demanderesse en paiement de 2.000 francs de dommages-intérêts ;

Mais attendu que Charpentier refuse de discuter la dite demande non régulièrement introduite par exploit d'ajournement ;

Attendu que la fin de non-recevoir soulevée par Charpentier doit être accueillie, cette action n'ayant pas été introduite dans la forme indiquée par l'article 415 du Code de procédure civile, qu'elle est donc non-recevable ;

Par ces motifs,

Jugeant en dernier ressort,

Prononce défaut de comparaître contre le capitaine Engrand ;

Donne acte à Clamageran de ce qu'il donne adjonction pleine et entière aux conclusions prises par Charpentier au nom duquel il a procédé ; déclare commun avec lui le présent jugement,

Reçoit Dubuisson reconventionnellement demandeur ;

Joint les causes, et statuant sur le tout par un seul et même jugement ;

Sans s'arrêter aux plus amples conclusions des parties qu'il rejette en tant que de besoin comme mal fondées ;

Met la Compagnie la Bâloise hors de cause sans dépens ;

Donne acte à Clamageran de ses offres réalisées au nom de Charpentier, les déclare insuffisantes ;

Dit et juge Clamageran et Charpentier mal fondés en leurs demandes contre le capitaine Engrand et Dubuisson, les en déboute ;

Dit et juge la demande de la Compagnie la Bâloise non-recevable en la forme où elle est introduite ;

Condamne Charpentier à payer à Dubuisson avec intérêts de droit la somme de 1.347 francs 30 centimes ;

Dit et juge que Charpentier devra supporter les intérêts de retard sur l'acompte versé le premier février, à valoir sur le fret ;

Condamne Charpentier en tous les dépens. »

Digitized by Google

Du 12 février 1902. — Présid. : M. Fouré ; plaid. : Mes Léon Louvet, Hervé et Malandrin, agréés (1).

Observations. — I. — La clause autorisant à charger sur le pont s'applique au spardeck, qui doit être considéré comme le pont supérieur du navire. Voyez Rouen, 5 mars 1897, ce Rec., XIII, p. 56 et la note.

S'applique-t-elle aux propres marchandises du chargeur ? Voyez Marseille, 21 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 602 et la note ; Tribunal supérieur hanséatique, 23 février 1901, ce Rec., XVII, p. 481.

II. — Voyez Rouen, 5 mars 1897 (précité), ce Rec., XIII, p. 56 et la note. Comp. Cassation, 2 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 5 et la jurisprudence en note

III. — Comp. Marseille, 21 mars 1902 (précité).

IV. — En sens contraire, voyez Cassation, 2 juillet 1884, *Dalloz*, 85. 1. 148 ; Caen, 19 mai 1880, *ibid.*, 81. 2. 179 ; Rodière, *Compétence et procédure commerciale* (4e édit.), t. II, p. 18 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 415.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

27 juin 1902

Gens de mer. Rémunération. Fin du contrat. Salaires. Paiement. Action. Port de débarquement. Tribunal. Art. 420 C. pr civ. Compétence. — Etrangers. Contestations commerciales. Art. 420 C. pr. civ. Application. Tribunaux français. Compétence.

Navire : « Véga ».

I. — Les gens de mer devant recevoir la rémunération de leurs services au lieu où leur contrat d'engagement prend fin, le tribunal du port de débarquement d'un marin est compétent, aux termes de l'art. 420 du Code de procédure civile, pour connaître de l'action en paiement de ses salaires.

II. — Les tribunaux français doivent juger les contestations commerciales entre étrangers portées devant eux

(1) Communication de Me Léon Louvet, avocat agréé, à Rouen.

Digitized by Google

toutes les fois que leur compétence se justifie dans les termes de l'art. 420 du Code de procédure civile.

Exposito c. Spinelli.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Vu l'acte introductif d'instance en date du 5 juin 1902, par lequel Mariano Exposito, second à bord du navire italien *Véga*, tant en son nom personnel que comme administrateur des biens de son fils mineur, Antonio Exposito, mousse à bord du dit navire, a assigné devant ce Tribunal Spinelli, capitaine du *Véga*, pour :

Attendu qu'il est dû à Exposito : 1° pour ses gages une somme de 2.129 fr. 70 ; 2° pour les gages de son fils celle de 431 fr. 40 dont il ne peut obtenir paiement ; s'entendre, en conséquence, le capitaine Spinelli, condamner à lui payer la somme de 2.561 fr. 10 avec intérêts de droit et aux dépens ;

Vu les autres faits de la cause ;

Attendu que, le lendemain de l'assignation précitée, Exposito se fit autoriser par le président de ce Tribunal, pour garantir le paiement des sommes réclamées pour salaires, à saisir conservatoirement le navire *Véga*; que cette saisie a été pratiquée sur le dit navire le 7 juin ;

Attendu que le capitaine Spinelli soutient que c'est à tort que Exposito a fait saisir son navire pour le garantir du paiement de ses salaires ; que les tribunaux français n'ont pas qualité pour apprécier le bien ou mal fondé de la demande d'Exposito ; qu'en effet il s'agit d'un litige personnel à deux étrangers, complètement exclusif d'intérêt relatif au port, à des nationaux, ayant pour objet des droits propres à des Italiens embarqués sur un navire italien ; que, par suite, le Tribunal ne pouvant juger la question au fond, la saisie conservatoire du 7 juin doit être mise à néant ;

Sur la compétence :

Attendu que la jurisprudence et la doctrine reconnaissent que les tribunaux français doivent juger les contestations commerciales entre étrangers portées devant eux toutes les fois que leur compétence est justifiée dans les termes de l'article 420 C. pr. civ., quelle que soit la nationalité des parties; qu'il n'est pas douteux, dès lors, que, quand il s'agit de paiement de salaires réclamés par des marins du commerce à leur capitaine au moment de leur débarquement, les tribu-

Digitized by Google

naux de commerce français sont compétents pour connaître des litiges nés à l'occasion de ce paiement ; qu'il serait du reste inadmissible que, comme dans l'espèce actuelle, un marin débarqué ne puisse poursuivre le paiement des gages qui lui sont dus à l'endroit où son contrat prend fin et, par suite, où il doit recevoir la rémunération de ses services ; qu'obliger ce marin à réclamer devant une autre juridiction que celle du lieu de débarquement le paiement de ses gages serait l'exposer à lui faire perdre ce qui lui est dû, en ne lui permettant pas de prendre les mesures nécessaires pour garantir son paiement, le navire étant affecté par privilège à la garantie des salaires de l'équipage ;

Attendu, par suite, que c'est à bon droit que Exposito a assigné le capitaine Spinelli devant ce Tribunal, lequel est compétent pour statuer sur le litige pendant entre parties ;

Sur le fond :

Attendu que Exposito réclame pour solde du montant de ses gages et ceux de son fils, depuis le 1er septembre 1900, la somme de 2.561 fr. 10, valeur au 6 juin 1902, plus les frais de voyage pour lui et son fils pour se rendre à Marseille, lieu d'embarquement ;

Attendu que Spinelli reconnaît qu'il reste devoir à Exposito 770 francs, et à son fils 424 francs, soit au total 1.194 francs ; que le désaccord sur le compte porte sur le quantum des salaires mensuels de Exposito ; que ce dernier prétend en effet avoir été embarqué à raison de 140 lires par mois, alors que le capitaine Spinelli soutient que le salaire convenu n'est que de 80 lires mensuellement ;

Attendu qu'à l'appui de ses dires, Spinelli produit une expédition certifiée conforme du contrat d'enrôlement de l'équipage du *Véga* passé le 18 septembre 1900 devant le consul général d'Italie à Marseille, laquelle porte qu'Exposito a été engagé à raison de 80 lires par mois ; que, de son côté, Exposito produit un certificat qui lui a été délivré le 10 juin 1902 par le capitaine Spinelli et écrit en entier de sa main, dans lequel ce capitaine reconnaît qu'il doit à son second. Exposito, la somme de 140 lires par mois à partir du 1er septembre 1900 et comme il est inscrit sur le rôle d'équipage à la même date ;

Attendu que, pour expliquer cette différence, Exposito soutient que la somme de 140 lires, qui figurait primitivement sur la convention du 18 septembre 1900 entre les mains du

Digitized by Google

consul général, a été grattée et remplacée par le chiffre de 80 ; que ce grattage a été opéré par le capitaine Spinelli qui a eu ladite convention entre les mains pour la recopier sur son livre de bord ; que, du reste, sur ce dernier également la somme de 140 lires a été grattée et remplacée par 80 lires ; que le capitaine Spinelli a reconnu cette substitution du prix de ses gages et que c'est pour cette raison qu'il a consenti de bonne volonté à lui délivrer le certificat du 10 juin susrelaté ;

Attendu que le capitaine Spinelli ne dénie pas qu'un grattage existe sur le livre de bord à l'endroit où est inscrit le salaire d'Exposito ; qu'il ne produit pas ce livre, mais qu'il soutient que ce n'est que contraint et forcé qu'il a délivré le certificat du 10 juin, sur lequel s'appuie Exposito pour réclamer ses gages à raison de 140 lires par mois ;

Attendu que chacune des parties prétend faire la preuve de ses dires respectifs par ses allégations et les documents produits, mais que ces allégations et documents étant absolument contradictoires, il échet, le capitaine Spinelli reconnaissant devoir une somme de 1.194 francs à Exposito, de prononcer de suite condamnation contre lui pour cette somme et, avant de se prononcer pour le surplus, d'ordonner, pour permettre au Tribunal de vérifier les allégations du demandeur, la production de l'original de la convention du 18 septembre 1900, restée entre les mains du consul général d'Italie à Marseille ainsi que du livre de bord du capitaine Spinelli ;

Par ces motifs,

Se déclare compétent ;

Au fond :

Dit et juge que c'est à bon droit que Exposito s'est fait autoriser à pratiquer une saisie conservatoire sur le navire *Véga* pour sûreté des gages qui sont dus à lui et à son fils mineur ;

Décerne acte à Exposito de ce qu'il est prêt à donner mainlevée de sa saisie contre paiement ou remise d'une traite acceptée par le destinataire d'un chargement à effectuer ;

Condamne le capitaine Spinelli à payer à Exposito la somme de 1.194 francs, avec intérêts de droit, qu'il reconnaît rester lui devoir sur le montant de ses gages, ainsi que sur ceux de son fils ;

Et, pour le surplus des salaires réclamés par Exposito, avant autrement faire droit, ordonne la production au Tribu-

Digitized by Google

nal de l'original de la convention du 18 septembre 1900 restée entre les mains du consul général d'Italie à Marseille, ainsi que la production du livre de bord du capitaine Spinelli sur lequel figure le rôle d'équipage ;

Condamne le capitaine Spinelli aux frais de la présente instance ;

Dit que, vu l'urgence, le capitaine Spinelli reconnaissant devoir à Exposito la somme de 1.194 francs qu'il est condamné à lui verser, le présent jugement sera exécutoire par provision, nonobstant appel et sans caution et avant enregistrement. »

Du 27 juin 1902. — Présid. : M. Lefièvre ; plaid : Mes Palvadeau, avoué, et Guist'hau, avocat.

Observations. — I. — Il est admis généralement que les règles de compétence de l'art. 420 du Code de procédure civile ont une portée générale, et que loin d'être restreintes à la vente, elles s'appliquent à toutes les contestations commerciales. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n°s 392 et suiv. ; Brest, 28 août 1900, ce Rec., XVI, p. 179 ; Marseille, 27 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 80.

Ces règles s'appliquent-elles aussi au règlement des salaires des gens de mer ? Voyez Havre, 25 mai 1897, *ibid.*, XIII, p. 64 ; 22 août 1901, *ibid.*, XVII, p. 105, et les notes.

II. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. I, n° 396 *ter* ; Brest, 28 août 1900 (précité), ce Rec., XVI, p. 179 ; Rennes, 23 janvier 1902, *ibid.*, XVII, p. 550 ; Havre, 26 mars 1902, *ibid*, XVII, p. 733 ; Mansourah, 28 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 804 et les notes sous ces décisions.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

13 décembre 1900

Gens de mer. Salaires. Règlement. Commissaire de l'Inscription maritime. Présence. Absence de contestation. Irrévocabilité. Heures supplémentaires. Absence de retenue pour les Invalides. Principe de l'obligation. Syndicat de la marine marchande. Inscrits maritimes. Convention. Règlement hors la présence du Commissaire de l'Inscription maritime. Possibilité. Réclamation postérieure au règlement des salaires. Admissibilité.

Navire : « Bocognano ».

S'il est de règle que, pour les salaires des gens de mer, le règlement opéré devant le Commissaire de l'Inscription maritime devient définitif lorsqu'il n'a été de la part du marin, à ce moment, l'objet d'aucune contestation, il n'en est pas de même du règlement des heures supplémentaires. Ce règlement peut se faire en dehors du Commissaire de l'Inscription maritime, puisque le paiement ne donne lieu à aucune retenue au profit de la Caisse des Invalides. Est donc admissible une demande en paiement d'heures supplémentaires, formulée par un marin postérieurement au règlement de ses salaires, alors surtout que l'obligation de régler ces heures supplémentaires découle non de l'engagement proprement dit du marin, mais d'une convention intervenue entre le syndicat de la marine marchande et les inscrits maritimes.

PAOLINI C. COMPAGNIE FRAISSINET.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le sieur Paolini a été embarqué à bord du vapeur *Bocognano* de la Compagnie Fraissinet, le 27 août dernier, aux appointements de 77 francs par mois, comme soutier, qu'il est rentré au port de Marseille le 21 octobre suivant et débarqué à la suite de blessures à bord ;

Attendu que Paolini a été réglé de ses salaires, mais soutient avoir fait 224 heures supplémentaires qui, à 0 fr. 50 l'heure, représentent une somme de 112 fr. dont il réclame le paiement ;

Digitized by Google

Qu'à l'appui de sa réclamation il excipe de la convention intervenue à la suite de la grève, en août dernier, entre le syndicat de la marine marchande et les délégués des inscrits maritimes ;

Attendu que la Compagnie Fraissinet oppose à cette réclamation une fin de non-recevoir basée sur ce fait que Paolini aurait, à diverses reprises, encaissé au bureau de la marine le montant de ses salaires sans faire aucune protestation ni réserve au sujet d'heures supplémentaires qui lui seraient dues ; que la dite Compagnie soutient encore que, pour des voyages d'aussi courte durée, elle aurait avisé ses matelots, et parmi eux le sieur Paolini, qu'ils voyageraient à la compensation ;

Sur la fin de non-recevoir :

Attendu que, s'il est de règle qu'en matière de salaires, le règlement opéré devant M. le Commissaire de l'Inscription maritime, s'il n'est de la part du marin l'objet d'aucune contestation, devient définitif et ne peut être ultérieurement l'objet d'aucune révision, il n'en est pas de même du règlement des heures supplémentaires qui peut se faire en dehors du Commissaire de l'Inscription maritime et dont le paiement ne donne lieu pour le marin qui en est l'objet à aucune retenue pour les Invalides ;

Attendu qu'en admettant que ce défaut de réclamation de la part de Paolini, au moment du règlement de ses salaires, constitue une fin de non-recevoir, comme le soutient la Compagnie, on ne saurait l'étendre au règlement des heures supplémentaires qui découle, non de l'engagement proprement dit, mais d'une situation créée par une convention spéciale intervenue entre le syndicat de la marine marchande et les inscrits maritimes ;

Attendu que la convention du mois d'août 1900 dont excipe le sieur Paolini doit faire loi entre les parties, que la Compagnie Fraissinet devrait donc, pour y déroger, faire la preuve qu'il y a eu entre les marins embarqués et elle un accord spécial l'autorisant à régler leur travail par compensation et que Paolini a connu et accepté ce mode de règlement ; qu'elle n'administre pas en l'état cette preuve ; qu'elle doit donc être tenue de régler Paolini de ses heures supplémentaires en conformité de la convention du mois d'août 1900 ;

Attendu que de son côté le sieur Paolini n'établit pas qu'il ait fait les heures supplémentaires dont il demande le paie-

Digitized by Google

ment, mais qu'il offre d'en faire la justification par voie d'enquête ;

Qu'il y a lieu pour le Tribunal d'autoriser l'enquête demandée par Paolini et de réserver à la Compagnie Fraissinet la faculté d'administrer la preuve contraire ; qu'il y a lieu également de réserver à la Compagnie Fraissinet le droit de justifier, par le même mode de preuve, que Paolini a été engagé à la compensation et qu'il a eu connaissance de ce mode d'engagement ;

Par ces motifs,

Statuant avant dire droit au fond, autorise le sieur Paolini à prouver par toutes sortes et manières de preuves et même par témoins à l'audience du prochain : 1° que, du 28 août au 28 octobre 1900, il a régulièrement travaillé, dans les 24 heures, 6 heures, s'est reposé 6 heures et a repris 6 heures son travail, pour se reposer 6 heures ; que, par suite, il a fourni 12 heures de travail au lieu de 8 heures de travail ; 3° que, par suite, il a travaillé 224 heures supplémentaires ;

Pour, sur la dite preuve faite et rapportée ou faute de l'être, sauf la preuve contraire, être ultérieurement dit droit ;

Autorise également la Compagnie Fraissinet à prouver de la même manière que les matelots ont été engagés à la compensation pour ce voyage et que Paolini a accepté cette situation, sauf la preuve contraire, dépens réservés. »

Du 13 décembre 1900. — Présid : M. Roubaud ; plaid. : Mes Fournier et Couve, avocats.

Observation. — Comp. Aix, 15 novembre 1899, ce Rec., XV, p. 751 ; Nantes, 23 mars 1901, *ibid.*, XVII, p. 330.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

27 juin 1902

Consignataire de navires. Avances. Commissionnaire. — Tribunal du domicile du commissionnaire. Action en remboursement des avances. Compétence.

Navire : « Karin ».

I. — Est un véritable commissionnaire et non pas un simple représentant celui qui fait des avances comme consignataire de navires.

Digitized by Google

II. — Le commissionnaire a le droit d'actionner sa maison devant son propre domicile pour le remboursement de ses avances.

CORBELLA C. SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le sieur Corbella soutient avoir fait diverses démarches et voyages en France et à l'étranger pour organiser un service de la Société Navale de l'Ouest du Maroc sur les ports du Nord jusqu'à Anvers et sur la Méditerranée ; qu'il indique également que la Société Navale de l'Ouest, pour récompenser les services à elle rendus, lui aurait promis la consignation de ses vapeurs au Maroc, soit Tanger, Casablanca, Mazagan et Mogador, moyennant certaines conditions relatives à ces consignations ; que ces accords auraient reçu un commencement d'exécution par la consignation du vapeur *Karin* ; mais que la Compagnie aurait ensuite refusé de donner suite aux accords ;

Attendu que Corbella réclame à la dite Compagnie la commission qui lui serait due à raison de la consignation du vapeur *Karin*, le remboursement de toutes les avances par lui faites pour l'organisation de la ligne, le paiement de dommages-intérêts, le tout à régler par état par les soins d'un arbitre rapporteur à ce délégué ;

Attendu que la Société Navale de l'Ouest oppose à cette réclamation une exception d'incompétence ;

Sur le mérite du déclinatoire proposé :

Attendu que la Société Navale de l'Ouest reconnaît qu'il y a pu avoir des pourparlers entre elle et Corbella au sujet de la création de cette ligne, mais que ces pourparlers n'auraient pas eu de suite ; que, dans tous les cas, le sieur Corbella ne se trouverait dans aucune des conditions prévues par l'art. 420 du Code de procédure civile pour attribuer la compétence au Tribunal de commerce de Marseille ;

Attendu qu'il paraît résulter des débats qu'il y a eu entente définitive entre Corbella et la Société Navale de l'Ouest au sujet de la création de cette nouvelle ligne de bateaux et des conditions dans lesquelles le sieur Corbella en aurait la consignation ;

Que notamment Corbella devait recevoir à Marseille le paiement de ses avances et commissions ; qu'à ce seul titre,

Digitized by Google

le Tribunal de commerce de Marseille serait compétent conformément à l'art. 420 ;

Attendu au surplus que Corbella ne devait pas être un simple représentant devant toucher une commission déterminée ; qu'il devait en outre, comme consignataire des vapeurs, faire diverses avances ; qu'il était en un mot un véritable commissionnaire ayant, aux termes d'une jurisprudence constante, le droit d'assigner sa maison devant son propre domicile pour le remboursement des dites avances ;

Par ces motifs,

Se déclare compétent ; fixe la cause pour être plaidée au fond à l'audience du 18 juillet prochain ; condamne la Société Navale de l'Ouest aux dépens de l'incident. »

Du 27 juin 1902. — Présid. : M. Pépin ; plaid. : Mes Autran et Couve, avocats.

Observations. — I. — Sur le rôle juridique du consignataire du navire, voyez Havre, 9 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 100 ; Rouen, 3 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 747 ; Calais, 29 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 415 et la jurisprudence en note sous ces décisions. Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, nos 416 et suiv.

II. — Voyez Marseille, 5 décembre 1889, *M.*, 90. 1. 97 ; Bordeaux, 2 juin 1871, *M.*, 71. 2. 215 ; Marseille, 19 mars 1875, *M.*, 75. 1. 177 ; Aix, 21 juillet 1875, *M.*, 76. 1. 83 ; Marseille, 29 juillet 1880, *M.*, 80. 1. 254 ; 2 septembre 1887, *M.*, 88. 1. 47 ; 6 novembre 1882, *M.*, 83. 1. 32. Comp. Rousseau et Laisney, *Dict. de procédure*, v° *Compétence*, n° 163 ; Fuzier-Herman, *Répertoire de jurisprudence*, v° *Commission*, nos 405 et suivants ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. I, n° 393.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

1er août 1902

Navire. Copropriétaires. Société de commerce. Armateur-gérant. Dettes. Copropriétaires. Solidarité. Armateur-gérant. Fausse indication de seul propriétaire. Créanciers. Effet nul. Société. Responsabilité.

Navire : « Alejandria ».

Il y a société de commerce entre les copropriétaires d'un navire, et, par suite, ils sont solidairement responsables des dettes contractées pour le navire par l'armateur à qui ils en ont confié la gestion.

Il importe peu que ce dernier se soit indiqué et fait indiquer aux tiers par la voie de la presse ou autrement et même aux créanciers avec qui il a contracté comme seul propriétaire à la place de l'ancienne société ; cette indication inexacte ne produit aucun effet pour la société qui est pleinement engagée.

COMPAGNIE BARCELONAISE DE NAVIGATION C. F. GIRAUD ET FILS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que F. Giraud et fils ont fait à Marseille des fournitures et des avances pour la réparation, l'entretien et l'exploitation du vapeur *Alejandria*, appartenant à la Compagnie Barcelonaise de navigation ; que, pour le montant de leur créance s'élevant à 16.824 fr. 70, ils ont fait pratiquer le 19 juillet 1902 une opposition à la sortie du navire du port de Marseille :

Attendu que la Compagnie Barcelonaise de navigation composée de S. et A. Monteys et de B. Capdevila assigne F. Giraud et fils en paiement de dommages-intérêts pour indue saisie du navire, par le motif que les fournitures et avances dont il s'agit auraient été faites non pas à la Société propriétaire du navire, mais à B. Capdevila personnellement, simple affréteur exploitant pour son compte personnel ;

Attendu, en effet, qu'à la date du 15 mai 1900, la Société demanderesse consentait un affrètement ou plus exactement une sorte de vente conditionnelle du vapeur *Alejandria* à

Digitized by Google

B. Capdevila, l'un de ses membres, qui devait l'exploiter dans des conditions déterminées, pour son compte personnel, en prenant la charge de tous les frais d'entretien ; mais attendu que la créance de F. Giraud et fils, à l'exception de 337 fr. 90, est antérieure aux accords du 15 mai 1902, que ces accords conclus purement et simplement jusqu'au 30 octobre 1902, sans aucun rappel ni aucune allusion à une situation de fait antérieure à régulariser, constituent un fait nouveau qui doit produire ses effets dans l'avenir sans effet rétroactif ; qu'ils ont été précédés, le 3 mai, d'une réunion des associés, dans laquelle B. Capdevila a donné sa démission de ses fonctions de gérant de la Société ; qu'il n'est donc pas douteux que, jusqu'à l'affrètement du 15 mai 1902, le vapeur *Alejandria*, appartenant à la Société de propriétaires composée de S. et A. Monteys et B. Capdevila, était exploité par cette dernière représentée et dirigée par B. Capdevila, l'un de ses gérants responsables, ayant pleine qualité pour engager la Société ; qu'il importe peu que, pendant cette période, B. Capdevilla se soit indiqué et fait indiquer aux tiers, par la voie de la presse, ou autrement, et même à F. Giraud et fils, comme seul propriétaire du navire aux lieu et place de l'ancienne Compagnie Barcelonaise, que cette indication inexacte et contraire à la réalité des faits telle qu'elle est démontrée par les documents de la cause, ne peut sortir aucun effet utile à la Compagnie Barcelonaise qui était propriétaire et qui revendique aujourd'hui encore la qualité de propriétaire, qui a été engagée par les actes de son gérant, B. Capdevila, jouant le rôle d'armateur unique, appuyés des visas de son capitaine et qui a profité des fournitures et travaux faits dans l'intérêt du navire ; qu'il est admis en jurisprudence qu'il y a société de commerce entre les copropriétaires d'un navire, qui l'emploient à la navigation ; que, par suite, ces copropriétaires sont solidairement tenus à l'égard des créanciers des dettes contractées pour le navire par l'armateur à qui ils en ont confié la gestion ; que le droit strict, en l'espèce, est entièrement conforme à l'équité pour faire repousser la demande en dommages-intérêts de la Compagnie Barcelonaise et, en outre, pour faire admettre les fins reconventionnelles de F. Giraud et fils, tendant à faire déclarer la dite Compagnie Barcelonaise responsable et débitrice de la créance en litige, que le débat est entièrement en état de ce chef, sans qu'il y ait lieu de s'arrêter aux fins en

Digitized by Google

sursis prises par la Compagnie Barcelonaise sur les dites fins reconventionnelles ;

Attendu, toutefois, que le système plaidé par la Compagnie Barcelonaise doit être admis pour la somme de 337 fr. 90, montant des fournitures postérieures au 15 mai 1902, qui ne concernent que B. Capdevila, affréteur désormais chargé seul de tous frais d'entretien et d'exploitation ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins prises par la Compagnie Barcelonaise de navigation en dommages-intérêts non plus qu'à ses fins en sursis relativement aux conclusions reconventionnelles de F. Giraud et fils, condamne S. et A. Monteys et B. Capdevila conjointement et solidairement, composant la dite Compagnie Barcelonaise de navigation, à payer à F. Giraud et fils la somme de 16.486 fr. 80, montant des fournitures et avances faites pour l'entretien et l'exploitation du vapeur *Alejandria* antérieurement au 15 mai 1902, avec intérêts de droit et dépens ;

Condamne, en outre, B. Capdevila, en son nom personnel et comme affréteur principal du navire, à payer à Giraud et fils la somme de 337 fr. 90, montant des fournitures postérieures au 15 mai 1902, avec intérêts de droit et dépens de ce chef. »

Du 1er août 1902. — Présid. : M. Girard ; plaid. : Mes Autran et Aicard, avocats.

Observation. — La responsabilité solidaire des copropriétaires du navire est généralement admise. Voyez Dunkerque, 21 mars 1887, ce Rec., II, p. 668 ; Havre, 13 mai 1893, *H.*, 93. 2. 202 ; Christiania, 7 novembre 1896, ce Rec., XIV, p. 403. En sens contraire, voyez Trieste, 10 mars 1887, *ibid.*, III, p. 333.

La jurisprudence, pour justifier cette solidarité, se fonde sur ce qu'il y a une société de commerce entre les copropriétaires d'un navire; la question fait quelque difficulté en doctrine, où l'existence de cette société de commerce est l'objet d'une controverse. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial,* t. V, nos 297 *bis* et 298.

En principe, l'associé gérant, qui a fait un acte de la nature de ceux que fait ordinairement la société, est présumé avoir contracté au nom de la société, qui se trouve obligée. Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. II, n° 290. Comp. Rennes,

Digitized by Google

19 juin 1884, ce Rec., I, p. 474; Havre, 4 décembre 1895, *ibid.*, XI, p. 581 ; Cassation roumaine, 7 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 775. Mais si le gérant a contracté en son nom personnel, il semble, d'après la doctrine, que ses créanciers n'ont aucune action contre la société, alors même qu'elle aurait profité du contrat. Voyez Houpin, *Traité des sociétés*, t. I, nº 197 ; Bravard et Demangeat, *Traité de droit commercial*, t. I, p. 219, 2º

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

2 août 1902

Navire. Ecoutille. Armature. Poutrelle. Courbure anormale. Vice d'outillage. Accident. Armateur. Responsabilité. — Entrepreneurs de débarquement. Ouvriers. Ouverture des panneaux. Équipage. Charpentier du bord Usages. Présence et direction non imposées. Navire. Organe défectueux. Danger. Capitaine. Surveillance. Obligation. Accident. Responsabilité.

Navire : « Euston ».

I. — *La courbure anormale et défectueuse d'une des poutrelles de l'armature fermant une écoutille constitue un vice d'outillage suffisant pour entraîner la responsabilité de l'armateur, si un accident en résulte.*

II. — Rien dans la pratique nautique n'impose aux entrepreneurs de débarquement la présence ou la direction de l'équipage et surtout du charpentier du bord pour l'ouverture des panneaux. Et si cette opération, à raison de la défectuosité d'un organe du navire, présente un danger particulier, c'est au capitaine qu'il appartient de s'opposer à ce qu'il y soit procédé hors de sa présence ; en laissant faire il assume la responsabilité de l'accident qui s'en suit.

Vve FIDALEO c. RADELIFFE ET Cie ET CAP. BOVEN.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il n'est pas contesté en fait que Fidaleo, journalier au service de la Société générale de Transbordements

maritimes, travaillait à bord du navire anglais *Euston*, capitaine Boven, avec plusieurs de ses camarades, à l'ouverture des panneaux de l'écoutille de la cale n° 4 sur lesquels il était placé, lorsque, en soulevant un des plateaux qui recouvrent lesdits panneaux, l'armature a manqué sous ses pieds l'entraînant à fond de cale où il a trouvé la mort ;

Attendu que la veuve de la victime actionne aujourd'hui les armateurs du *Euston* en paiement de dommages-intérêts, comme civilement responsables de l'accident à raison du vice propre ou d'un défaut de construction ou d'entretien de leur navire ;

Attendu que l'écoutille dont s'agit était fermée par une armature de fer composée de deux longues poutrelles de six mètres reliées et coincées entre elles par neuf galiotes, le tout supportant les panneaux de bois ;

Attendu qu'il est établi que l'accident s'est produit au moment où, les ouvriers des entrepreneurs de débarquement ayant enlevé les trois galiotes qui coinçaient d'un côté l'une des poutrelles, celle-ci, qui était légèrement déformée et cintrée, a repris sa courbure et donné du jeu aux galiotes voisines qui ont ainsi échappé de leur support et entraîné la chute d'une partie de l'armature ;

Attendu qu'un expert commis par le Tribunal a reconnu en effet que la poutrelle, cause de l'accident, avait acquis soit par suite de l'usage prolongé, du défaut d'entretien ou toute autre cause, une courbure anormale et défectueuse qui se corrigeait par le coinçage des galiotes établissant la rigidité et la solidité de l'armature, mais qui se reformait immédiatement dès que le coinçage venait à cesser ;

Attendu qu'il y a là un vice d'outillage, une défectuosité dans la fermeture de l'écoutille n° 4 suffisante pour entraîner la responsabilité civile des armateurs ; que l'accident ne se fût pas produit si la poutrelle de l'écoutille n° 4 avait eu la rigidité indispensable à un organe de cette nature destiné à soutenir les panneaux sur lesquels les marins et ouvriers doivent pouvoir circuler sans danger pour les opérations du bord ;

Attendu que cette responsabilité ne disparaît nullement de ce fait que les entrepreneurs de débarquement ont opéré sans le concours de l'équipage au moment où ce dernier prenait son repas, et notamment sans le concours du charpentier du bord qui, d'après les armateurs, aurait eu seul qualité pour

Digitized by Google

diriger l'opération délicate de l'ouverture des panneaux ;

Attendu que rien dans la pratique nautique n'impose la présence ou la direction de l'équipage et surtout du charpentier du bord, pour l'ouverture des panneaux, que cette présence peut être souvent utile, qu'elle n'est point règlementairement indispensable ; que d'ailleurs il appartenait au capitaine ou à ses préposés maîtres du bord de se préoccuper de ce qui se passait sur le navire et, s'ils avaient jugé que l'ouverture des panneaux, par suite d'une circonstance spéciale, présentait un danger particulier, de s'opposer à ce qu'il y fût procédé hors leur présence ; que, en laissant faire, ils ont assumé la responsabilité de l'événement en tant que le dit événement s'est produit par suite de la défectuosité d'un organe du navire ;

Attendu que les débats et les documents de la cause permettent au Tribunal d'évaluer le dommage causé à la demanderesse et de fixer l'indemnité à la charge des armateurs ;

Par ces motifs,

Condamne Evan Thomas Radeliffe et C[ie], armateurs et Boven, capitaine du vapeur *Euston*, à payer à la Vve Fidaleo, tant en son propre que comme tutrice légale de ses enfants mineurs, la somme de dix mille francs à titre de dommages-intérêts avec intérêts de droit et dépens. »

Du 2 août 1902. — Présid. : M. Magnan, prés. ; plaid. : M[es] Village et Autran, avocats.

Observations. — I. — Comp. Cassation, 2 avril 1901, ce Rec., XVII, p. 5 et la note ; Cassation de Turin, 16 novembre 1899, *ibid.*. XV, p. 830.

II. — Comp. Marseille, 20 octobre 1896, ce Rec., XIII, p. 372 ; Cour du district est de la Virginie, 21 janvier 1902, *ibid.*, XVII, p. 810.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

19 août 1902

Armateur. Gens de l'équipage. Préposés directs. Fautes. Responsabilité. Capitaine. Absence de négligence. Irresponsabilité. Chef mécanicien. Méprise. Cas fortuit. Capitaine. Irresponsabilité.

Navire : « Conseil ».

Les gens de l'équipage ne sont pas les préposés du capitaine, mais les préposés directs de l'armateur, qui seul est responsable de leur fait. Le capitaine n'en est responsable que s'il a commis lui-même une faute.

La méprise du chef mécanicien, qui interprète mal une question du capitaine, est un de ces cas fortuits que la prudence de ce dernier ne saurait empêcher, et dont il n'est pas responsable.

Société des Raffineries de sucre de St-Louis c. Compagnie des Vapeurs de charge français, les fils de Conseil et cap. Leriche.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la Société des Raffineries de Saint-Louis a reçu, par le vapeur *Conseil*, capitaine Leriche, un chargement de sucre venant de Calais; que ce navire avait été affrété à la Société demanderesse par la Compagnie des Vapeurs de charge français, qui l'avait elle-même affrété à ses propriétaires, les fils de Ch. Conseil, armateurs à Bordeaux ;

Attendu que de très graves avaries ayant été constatées au débarquement, la Société demanderesse prétend les imputer, du moins pour une très grande part, à un vice propre du navire ou à une faute des transporteurs ou de leurs préposés ; qu'elle a assigné, à cet effet, les fils de Conseil, armateurs, le capitaine Leriche et la Compagnie des Vapeurs de charge français ;

Attendu qu'il est reconnu que l'avarie provenait entièrement de l'eau de mer qui s'est introduite dans les cales ; qu'il résulte, d'autre part, du rapport de mer du capitaine, qu'à son départ de Calais, le navire a eu à subir des mauvais

Digitized by Google

temps prolongés et exceptionnels, soit une tempête de six jours ; que les lames déferlaient sur le pont avec fureur, emportant les objets du pont, défonçant portes et panneaux, et envahissant les cales et les entreponts ; qu'il n'est donc pas douteux qu'une partie très importante de l'avarie a pour cause la fortune de mer ;

Attendu que, devant l'importance de cette fortune de mer, disparaissent, comme sans conséquences appréciables, les critiques de détail formulées contre l'insuffisance du fardage ou du nattage sur certains points qui ont eu à souffrir, non pas de suintements, mais d'un véritable envahissement par l'eau de mer ; qu'il n'est nullement justifié que quelques madriers de plus auraient pu, dans une mesure quelconque, empêcher ou atténuer l'avarie ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter davantage, ne fût-ce que pour les mêmes motifs, à l'allégation de certains vices propres du navire, tels que panneaux mal combinés ou insuffisants entre les entreponts et les cales, mauvaise installation du magasin d'approvisionnements envahi par l'eau qui s'est répandue ensuite dans les entreponts ; que, sans examiner jusqu'à quel point ces critiques peuvent être fondées en fait, ce qui n'est nullement démontré, là encore, un fait domine la question, à savoir la fortune de mer avec les conditions exceptionnelles de violence et de durée dans lesquelles elle s'est produite ;

Attendu, toutefois, qu'un dernier grief mérite un plus long examen ;

Que l'expert commis par le Tribunal a reconnu que l'envahissement, par l'eau de mer, des cales 1 et 2, ne pouvait pas avoir pour cause unique, ni pour cause principale, la simple fortune de mer ; qu'il a recueilli, de la bouche du chef mécanicien, cette déclaration importante, à savoir que ce dernier, interprétant mal une question posée par le capitaine, et croyant avoir à remplir le coqueron avant, en cours de route, avait laissé ouvert par mégarde un clapet de communication entre le coqueron et les cales 1 et 2, de sorte qu'on avait envoyé, en pompant, l'eau de mer dans les dites cales ;

Attendu qu'il n'y a là qu'une simple déclaration du chef mécanicien, relatant un fait dont il n'existe aucune mention dans le rapport de mer ; qu'au surplus, les armateurs s'abritent derrière la clause d'exonération des fautes du capitaine ou de l'équipage, contenue dans les connaissements ;

Digitized by Google

Que la question ne peut intéresser que la responsabilité personnelle du capitaine, mise en jeu par les demandeurs ; mais attendu qu'il ne s'agirait pas, en l'espèce, d'une faute personnelle du capitaine, soit active, soit passive ; que le fait incriminé ne provient pas d'un ordre mal conçu du capitaine, ou mal exécuté ; que le chef mécanicien reconnaît qu'il a mal interprété, non pas un ordre, mais une simple question par lui posée ; que le capitaine n'est donc pas coupable, comme on le lui reproche, d'un défaut de surveillance, à raison d'un ordre qu'il n'a pas donné ; qu'il ne pouvait se douter que le chef mécanicien commettait la faute que ce dernier a avouée ;

Qu'il ne s'agirait donc, en l'espèce, que de la faute personnelle du chef mécanicien qui ne pourrait engager que la responsabilité des armateurs dont il est le préposé direct, choisi par eux, si ces derniers ne se trouvaient garantis par la clause d'exonération ; que la méprise du chef mécanicien doit être considérée comme un de ces cas fortuits que la prudence d'un capitaine ne saurait prévoir ni empêcher ;

Attendu, en résumé, que les avaries constatées sont dues, pour la plus grande part, à la simple fortune de mer ; qu'en ce qui concerne la fausse manœuvre, les demandeurs ne peuvent rechercher ni les armateurs du navire, ni le capitaine personnellement, ni encore moins la Compagnie des Vapeurs de charge français, affréteurs principaux ; qu'elle devient donc aussi, comme cas fortuit, une fortune de mer à la charge des seuls assureurs ;

Par ces motifs,

Déboute la Société des Raffineries de Saint-Louis de toutes ses fins et conclusions et la condamne à tous les dépens, y compris les frais d'expertise. »

Du 19 août 1902. — Présid.: M. Magnan, prés. ; plaid. : Mes Couve, Bergasse, Talon et Gautier, avocats.

Observation. — En se sens, voyez Rouen, 13 juin 1848, *Dalloz*, 50. 5. 407 ; Paris, 30 juillet 1873, *ibid.*, 76. 2. 164 ; Syra, ce Rec., XVI. p. 573 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 521 et 522 ; de Valroger, t. I, n° 332. Comp. Desjardins, t. II, n° 382 ; de Courcy, *Questions de droit maritime*, 2e série, p. 101 et suiv. ; *Pandectes françaises*, v° *Capitaine de navire*, nos 1254 et suiv.;

Havre, 7 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 77 et la note ; Marseille, 22 décembre 1834 ; *M.*, 15. 1. 24.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ALGER

22 mars 1902

Courtiers maritimes. Opérations pour leur compte. Seule sanction. Pénalités. Engagements. Validité. — Affrètement. Transport de pèlerins. Navire. Aménagements. Visite sanitaire. Pèlerins. Embarquement d'un nombre important. Contrat. Commencement d'exécution. Affréteur. Dépôt en banque. Garantie d'exécution. Art. 1152, C. civ. Dénonciation du contrat. Inapplication. Art. 1226, C. civ. Inapplication. Clause pénale. Absence de caractère. Créancier. Faculté de poursuivre l'exécution du contrat. Fréteur. Dépenses effectuées. Garantie stipulée. Infériorité. Dommages-intérêts. Fixation. Pouvoirs du juge. — Art. 288 et 293, C. com. Transport des marchandises. Application. Transports des passagers. Inapplication. Analogie. Faculté d'application. Fret minimum garanti. Contrat à forfait. Dommages-intérêts. Fixation. Art. 293, C. com. Inapplication. Eléments d'appréciation. Fréteur. Profit approximatif. Affréteur. Efforts tentés pour l'exécution. Bonne foi. Pertes éprouvées. Fréteur. Disposition immédiate du navire. Aménagements. Plus-value.

Navire : « Islam ».

I. — La seule sanction contre les courtiers qui font pour leur compte des opérations de commerce, consiste dans les pénalités prononcées par la loi, mais les contrats ainsi passés par eux n'en sont pas moins valables, et ceux qui se sont rendus débiteurs des courtiers doivent remplir leurs engagements.

II. — En cas d'affrètement d'un navire pour le transport de pèlerins, lorsque le navire a reçu les aménagements nécessaires et la visite sanitaire à laquelle il est administrativement soumis, l'embarquement d'un nombre important de pèlerins constitue un commencement d'exécution du contrat.

Digitized by Google

Dès lors, l'article 1152 du Code civil est inapplicable et l'affréteur ne peut l'invoquer pour forcer le fréteur à se contenter de la somme qu'il a déposée en banque en garantie de l'exécution du contrat, et lui refuser de plus amples dommages-intérêts pour rupture de ses engagements.

L'article 1226 du Code civil est également inapplicable dans l'espèce, parce que la clause de dépôt en garantie n'a pas le caractère d'une clause pénale, et que, d'ailleurs, la stipulation d'une clause pénale n'enlève pas au créancier la faculté de poursuivre par les voies de droit l'exécution de l'obligation et qu'on ne saurait l'obliger à se contenter de la peine.

Il appartient donc aux juges de décider que la garantie stipulée est inférieure aux dépenses effectuées par le fréteur et de fixer le quantum des dommages-intérêts.

III. — Les articles 288 et 293 du Code de commerce relatifs à l'affrètement pour le transport des marchandises ne prévoient pas le transport des passagers, et ne pourraient lui être applicables que par analogie.

Lorsqu'un minimum de fret a été garanti, le contrat est d'espèce forfétaire, et le juge doit fixer les dommages-intérêts, non d'après l'article 293 du Code de commerce, qui amènerait une réparation hors de proportion avec le dommage éprouvé, mais en prenant pour base les bénéfices que le fréteur aurait retirés de l'entreprise, et en tenant compte des efforts faits par l'affréteur pour exécuter ses engagements, de sa bonne foi, des pertes qu'il a éprouvées, du profit que le fréteur a pu retirer de son navire mis presque immédiatement à sa disposition, et enfin de la plus-value donnée au navire par les aménagements faits à bord.

SALLES c. BANKHARDT.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Salles, par un premier exploit de Lartigue, huissier à Alger, en date du 22 février 1902, enregistré, a donné assignation à Bankhardt, aux fins de, pour le préjudice causé, s'entendre condamner à lui payer, avec intérêts de droit et dépens, la somme de 200.000 francs à titre de dommages-intérêts et voir ordonner l'exécution provisoire du

Digitized by Google

jugement à intervenir nonobstant opposition ou appel sans caution ;

Attendu que, par un autre exploit du même huissier en date du 27 février, le dit Salles a donné avenir et au besoin nouvelle assignation à Bankhardt pour, par les motifs déduits en son assignation du 22 février, entendre dire résilié, aux torts de Bankhardt, le contrat qui liait les parties, s'entendre le dit sieur Bankhardt condamner à lui payer la somme de 200.000 francs tant pour le montant du fret convenu qu'à titre de dommages-intérêts, pour réparation du préjudice causé par la rupture du contrat en cours d'exécution, le tout avec intérêts de droits et dépens ;

Attendu qu'il y a lieu de joindre ces deux instances et de statuer par un seul et même jugement ;

- Attendu, en effet, que des explications entendues ainsi que de l'examen des pièces versées aux débats, il résulte que le sieur Bankhardt, par un contrat passé à Marseille, en date du 9 janvier 1902, enregistré, ratifié le 16 du même mois, a affrété au sieur Salles un vapeur, l'*Islam*, destiné à transporter des pèlerins d'Alger à Djeddah ;

Que par ce contrat Bankhardt s'est engagé à fournir au vapeur *Islam* un fret minimum de 200.000 fr. ;

Qu'il a versé, dans une banque désignée par Salles, une somme de 30.000 francs comme garantie d'exécution du dit contrat ; que sur cette somme il a été autorisé à prélever celle de 15.000 francs nécessaire au cautionnement ;

Attendu que, conformément aux clauses du contrat, le navire *Islam* est entré dans le port d'Alger le 7 février ; qu'aussitôt après son arrivée, il a procédé à son aménagement, tant en conformité des règles spéciales imposées aux navires destinés au transport des pèlerins à la Mecque, que d'après les indications particulières de son affréteur ; que le 14 février, cette opération terminée, il reçut la visite sanitaire exigée par les règlements administratifs et fut reconnu apte à effectuer le voyage en vue duquel il était affrété ;

Que, dès lors, il est resté à la disposition de Bankhardt qui, aux termes du contrat, en conservait seul l'administration ;

Attendu que, le 16 février, Bankhardt l'envoya à Oran prendre à son bord un certain nombre de pèlerins, qu'il en chargea 116 dans ce port avec un administrateur de commune

Digitized by Google

mixte investi à bord des fonctions de commissaire du Gouvernement ;

Qu'il rentra à Alger avec son chargement le 19 février à 9 heures du matin ;

Attendu que, dans le port d'Alger, l'*Islam* reçut encore à son bord de nouveaux pèlerins ;

Que 400 environ y prirent place ; que le fait est dûment établi par un procès-verbal de constat du ministère de M[e] Legris, huissier à Alger, requis à cet effet ;

Que l'embarquement de ces 400 pèlerins à bord constitue un commencement d'exécution du contrat, puisque le navire recevait une partie du fret qui lui était destiné ; que c'est donc à tort que Bankhardt prétend le contraire ;

Sur le fond :

Attendu, tout d'abord, que Bankhardt soulève une exception d'irrecevabilité basée sur ce fait que Salles, étant courtier maritime à Marseille, n'avait pas qualité pour traiter avec lui ; qu'en le faisant, il a commis un délit ; qu'il invoque à cet effet l'article 85 du Code de commerce et les articles 1108 et 1124 du Code civil, aux termes desquels Salles est déclaré incapable par la loi ;

Attendu que, si cette prétention était recevable, elle mettrait, dès lors, fin aux débats pendants devant ce Tribunal ;

Mais attendu que la doctrine et la jurisprudence sont constantes sur ce point précis : que si des peines sont prévues et prononcées contre les courtiers qui font pour leur compte des opérations de commerce, il ne s'en suit pas que ces opérations soient nulles et de nul effet ; que la loi n'en prononce en aucun cas la nullité ; qu'elle ne soustrait pas les individus qui se sont rendus débiteurs des dits courtiers, de l'obligation de remplir leurs engagements ; qu'en l'espèce Bankhardt ne semble pas fondé à exciper de cette prohibition pour se soustraire à la recherche exercée contre lui par son co-contractant ; qu'il échet dès lors de repousser sa prétention ;

Attendu qu'à défaut de l'exception d'irrecevabilité soulevée, Bankhardt se retranche encore derrière les articles 1152, 1126 et suivants du Code civil ;

Mais attendu que ces articles sont inapplicables en l'espèce ; que, sur l'art. 1152, il y a lieu de déclarer que la convention qui lie les parties a reçu un commencement d'exécution ; que, sur l'article 1226, il convient de remarquer qu'il résulte de la convention elle-même que la clause dont s'agit n'a pas le

Digitized by Google

caractère d'une clause pénale ; qu'au surplus, on peut dire que la stipulation d'une clause pénale n'enlève pas au créancier la faculté d'exiger par les voies de droit l'exécution de l'obligation ; qu'on ne peut le forcer à se contenter de la peine ;

Attendu qu'il n'apparaît pas, en l'espèce, que l'abandon pur et simple de la garantie stipulée au contrat entre les mains de Salles soit une réparation suffisante du dommage causé ; qu'il ressort des débats que le dit Salles a dépensé une somme de beaucoup supérieure pour l'aménagement de son navire aux fins destinées : que dès lors il appartient aux juges d'en faire une juste appréciation et d'en fixer le quantum ;

Qu'il convient d'examiner si cette évaluation doit se faire en droit, par application des articles 288 et 293 du Code de commerce ou en fait par approximation ;

Attendu que les articles 288 et 293 n'envisagent que l'affrètement d'un navire pour le transport des marchandises par mer ; qu'ils ne prévoient pas l'affrètement pour le transport des passagers ;

Que nous nous trouvons donc en présence d'un mode particulier d'affrètement et que les dits articles ne pourraient lui être applicables que par connexité ;

Attendu que par son genre particulier à forfait, spécial en quelque sorte, il semble échapper à la loi commune et par cela même laisser toute latitude pour régler le conflit qui en découle ; que sous l'empire de l'article 293, sous lequel il se trouverait placé, il s'en suivrait implicitement que la réparation prononcée serait hors de proportion avec le dommage causé ;

Attendu que la jurisprudence a pour but d'astreindre la partie, qui se dérobe, à payer un juste dommage àl'autre partie, qu'en principe ce dommage ne peut être que le profit approximatif qu'elle aurait pu retirer de l'entreprise ;

Attendu qu'il est hors de doute que Salles s'est imposé des frais onéreux pour l'armement et l'aménagement de son navire au cas spécial où il était affrété ; mais que l'allocation de la totalité du fret de 200.000 francs qu'il demande formerait un dédommagement supérieur au profit que lui aurait laissé l'opération ; que sa demande en l'état paraît exagérée ;

Attendu que si Bankhardt a dénoncé son contrat, il ne l'a fait que contraint et forcé ; que, lorsqu'il a eu constaté qu'il

Digitized by Google

était vaincu par les circonstances ; qu'il est bien acquis aux débats qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour se procurer le fret auquel il s'était engagé ; que l'opération, jugée fructueuse au moment où il l'a conclue, ne laissait plus d'aléa quand il l'a abandonnée : qu'elle se serait soldée par des pertes sérieuses s'il l'avait poursuivie ; que ses efforts sont restés impuissants par suite de la grande concurrence qu'il a trouvée devant lui ; que par conséquent il a rompu ses engagements pour sauvegarder le surplus de ses intérêts ;

Attendu que le contrat a été fait de bonne foi par les parties ;

Qu'en conséquence, il serait souverainement injuste de faire supporter toute la malechance de l'entreprise par une seulement des parties contractantes ;

Attendu que, si Salles peut invoquer des pertes constituant un dommage réel, Bankhardt n'est pas moins éprouvé par le mauvais sort et peut également mettre en ligne un état de frais et débours relativement important ;

Attendu que Salles est rentré en possession de son navire dès le lendemain de la rupture du contrat ;

Qu'il a pu ou qu'il peut l'employer à son profit pendant le restant de la période à courir avant son expiration ;

Attendu aussi que parmi les aménagements faits à bord, tous ne sont pas des fruits morts ; que quelques-uns y sont profitables et que si le besoin ne s'en faisait pas impérieusement sentir, ils restent néanmoins acquis et donnent à la chose une plus-value ;

Attendu, encore, que parmi les objets acquis et dont l'énumération a été faite devant ce Tribunal, s'il en est qui ne trouveront pas leur usage à bord, il importe de reconnaître qu'ils peuvent être revendus à l'occasion ; qu'en admettant que la vente se fasse à perte, elle n'en constituera pas moins un certain produit et que ce produit, qui restera la propriété de Salles, viendra en déduction des pertes qu'il a éprouvées ;

Qu'en conséquence, dans le relevé soumis au Tribunal, ces objets ne devraient figurer que pour une partie et non pour leur totalité ;

Attendu qu'au cours des débats, Salles a déclaré que, jusqu'au 14 février, Bankhardt pouvait résilier son contrat par l'abandon des 30.000 francs qui en constituaient les garan-

Digitized by Google

ties ; que, par cette déclaration, il a fait tacitement l'aveu que cette somme stipulée était suffisante pour réparer ses dommages ;

Attendu que cette déclaration circonscrit les débats et les limite à l'évaluation des dommages qu'il a éprouvés dans la suite ;

Que ces dommages peuvent être équitablement réparés moyennant une somme de 20.000 francs ;

Par ces motifs,

Statuant contradictoirement et en premier ressort,

Dit résilié, aux torts de Stuart Bankhardt, le contrat intervenu entre lui et le sieur Eugène Salles le 9 janvier 1902 et, pour la réparation du préjudice causé, condamne le sieur Stuart Bankhardt à payer par toutes les voies de droit au sieur Eugène Salles la somme de 50.000 francs ;

Dit que dans cette somme sera comprise celle de 30.000 fr. versée par le sieur Stuart Bankhardt comme garantie d'exécution ;

Condamne en outre Bankhardt en tous les dépens. »

Du 22 mars 1902. — Prés.: M. Jourdan, présid.; plaid.: Mes L'Admiral et Fruchier, avocats (1).

Observations. — I. — Principe certain. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, nos 215 et 216, t. IV, nos 930 *bis* et 1009 *bis*.

II. — La clause pénale prévue par les articles 1152 et 1226 du Code civil fait la loi des parties, et le juge ne peut en principe modifier le chiffre de l'indemnité stipulée. Voyez Rouen, 8 novembre 1899, ce Rec., XV, p. 609 et la jurisprudence en note. Comp. Anvers, 23 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 210 et la note.

Mais lorsque la peine a été convenue comme réparation d'un préjudice déterminé, le créancier qui subit un autre préjudice a droit à des dommages-intérêts qu'il appartient au juge d'arbitrer. Voyez Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité des obligations*, t. II, n° 1354 ; Cassation, 1er août 1887, ce Rec., III. p. 263 ; Marseille, 30 mai 1892, *ibid.*, VII, p. 697.

Dans l'espèce actuelle, la somme déposée semblait être plutôt une sorte de dédit pour le cas où la dénonciation du contrat se produirait avant toute exécution.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

La clause pénale, qui laisse le créancier libre de poursuivre l'exécution d'un contrat, ne s'oppose pas à ce qu'il demande la résolution du contrat en vertu de l'article 1184 du Code civil ; dans ce cas, les dommages-intérêts peuvent-ils être fixés librement par le juge ? Voyez Baudry-Lacantinerie et Barde, *op. cit.*, n° 1348.

III. — Le Code de commerce, en traitant de l'affrètement, semble n'avoir eu en vue que le transport des marchandises. Aussi n'applique-t-on pas d'ordinaire au transport des passagers les dispositions du Code qui constituent des dérogations au droit commun. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 830 et 837.

TRIBUNAL CIVIL DE BOUGIE

13 juin 1902

Abordage. Algérie. Nullités de procédure facultatives. Restriction. Parties en cause. Préjudice. Nullité. Expertise. Audition des témoins. Partie non convoquée. Contradictions. Nullité.

Navires : « Kléber », « Lorraine » et « Furet ».

En Algérie les nullités de procédure sont facultatives, mais tout autant qu'elle ne sont pas de nature à porter préjudice à l'une des parties en cause.

Il y a donc lieu de déclarer nulle une expertise à laquelle il a été procédé à la suite d'un abordage maritime, lorsqu'une partie, n'ayant pas été convoquée à l'audition des témoins entendus par les experts, n'a pu contrôler leurs dépositions, alors surtout qu'on relève dans celles-ci des contradictions qui n'auraient pas passé inaperçues s'il avait été procédé en présence de toutes les parties.

SCHIAFFINO, JOUVET ET Cie c. COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu le jugement préparatoire en date du 19 décembre 1901, enregistré ;

Attendu qu'à la suite de l'abordage qui s'est produit dans

Digitized by Google

la nuit du samedi 10 août au dimanche 11 août 1901, entre le vapeur *Kléber* et le chaland *Lorraine* remorqué par le vapeur *Furet*, une expertise a été ordonnée par le Tribunal de céans à l'effet de rechercher et de déterminer les responsabilités ;

Attendu qu'en vertu du jugement du 19 décembre 1901, les experts désignés par le Tribunal ont accompli leur mission ; qu'il y a donc lieu en l'état de statuer sur les conclusions du dit rapport ;

Attendu que les sieurs Schiaffino et Jouvet, sans demander formellement la nullité du rapport des experts, dans leurs conclusions, n'en disent pas moins qu'il y a, à leur avis, une irrégularité qui vicie radicalement l'expertise ;

Attendu que si, en Algérie, les nullités de procédure sont facultatives, il n'en est pas moins vrai qu'elles ne peuvent être déclarées telles, que tout autant que ces nullités sont de nature à ne porter préjudice à aucune des parties en instance ;

Attendu dès lors que, si à ce point de vue le Tribunal possède un pouvoir discrétionnaire, il y a lieu de rechercher si, en agissant ainsi que l'ont fait les experts, ils ont porté ou non atteinte aux droits des parties ;

Attendu que Schiaffino et Jouvet se plaignent de ne pas avoir été prévenus lors de l'audition des témoins désignés à la requête de la Compagnie Transatlantique ; qu'il importe donc de savoir si leur absence à l'audition de ces témoins a pu être préjudiciable à leurs intérêts ;

Attendu que, d'après les experts eux-mêmes, il ressort qu'ils considèrent presque comme inexistants les deux rapports de mer, déposés et affirmés tant par le *Kléber* que par le *Furet*, puisqu'ils déclarent que ces rapports ne leur ont fourni seulement que certains renseignements, qu'ils ajoutent qu'ils écartent formellement des renseignements qu'ils ont reçus les dépositions du second capitaine Corriol et du matelot Benigni, tous deux du *Kléber*, et qu'ils ne font état que des déclarations du lieutenant Sisco et du matelot Hallay, sans indiquer cependant sur quoi ils se basent pour agir ainsi ;

Attendu qu'il y a lieu de remarquer que Sisco est le même lieutenant que celui qui a affirmé le rapport de mer déposé par le capitaine Servia ; que dans ce rapport de mer il est dit notamment : « qu'étant à un mille de distance du phare de Djidjelli, marchant lentement pour prendre le mouillage, un

Digitized by Google

vapeur en vue par deux quarts tribord montrant deux feux blancs superposés en tête de mât et son vert indiquant sa route vers l'Est » etc.. » ;

Attendu que dans sa déposition le lieutenant Sisco déclare « qu'il a aperçu le remorqueur au moment où il doublait le feu de Djidjelli et qu'il a vu seulement les deux feux blancs », et interpellé à nouveau sur ce fait, il déclare n'avoir vu que les deux feux blancs, qu'il a crié au capitaine de faire en arrière, car le *Kléber* approchait, ce qui, ajoute-t-il, a été fait aussitôt ;

Attendu qu'il importe de retenir la différence existant entre la déposition faite devant les experts par le lieutenant Sisco et le rapport de mer signé par lui ; alors que dans le rapport de mer il affirme avoir vu le feu vert du *Furet*, ce qui indiquait, d'après ce même rapport, qu'il faisait route vers l'Est, dans sa déposition il déclare au contraire n'avoir vu que les feux blancs superposés ;

Attendu que, sans rechercher, ce qu'auraient dû faire les experts, s'il est possible que du *Kléber*, étant donnée la route suivie par lui, on pût apercevoir les feux verts du *Furet* et reconnaître ainsi qu'il se dirigeait vers l'Est, il y a lieu de remarquer que, si le lieutenant Sisco a oublié dans sa déposition de parler du feu vert, par contre il a réparé l'oubli regrettable du rapport de mer qui n'a pas signalé l'extinction du feu rouge ;

Attendu, en ce qui concerne Hallay, qu'il est dit dans sa déposition : « quand le commandant a vu quelque chose, il a dit : « qu'est-ce que cela ? » il a crié au gaillard et on lui a répondu : « c'est un remorqueur » ; alors le commandant a commandé « tribord toute ». Au même instant j'ai levé les yeux et j'ai vu qu'il était tout près » ;

Attendu que, s'il y a lieu de relever les différences existant entre le rapport de mer signé par Sisco et les déclarations émanant de lui, il y a lieu aussi de relever les contradictions existant entre la déposition de ce même lieutenant et la déposition du matelot Hallay ;

Attendu que le premier déclare qu'il a crié au commandant de faire en arrière, ce qui d'après lui a été fait aussitôt, tandis que le matelot Hallay déclare que le commandant a donné l'ordre de faire « tribord toute » ;

Attendu que, dans ces conditions, si on est amené à se demander pourquoi les experts ne font état que de ces deux

Digitized by Google

dépositions, alors que l'une contredit l'autre, et que de plus celle du lieutenant Sisco contredit le rapport de mer signé par lui, forcément on se trouve dans l'obligation de regretter que ces dépositions aient eu lieu en l'absence des intéressés, car sûrement, eux étant présents, ces contradictions ne seraient pas passées inaperçues ;

Attendu dès lors qu'il est incontestable que le manque des formalités prescrites par l'art. 315 C. pr. civ. pour les expertises a été de nature à porter préjudice aux parties en ne leur permettant point d'y assister et de pouvoir contrôler et contredire les dépositions reçues par les experts ;

Attendu au surplus, qu'il est de toute nécessité de savoir à quelle distance le *Kléber* et le *Furet* se sont réciproquement aperçus, pour savoir si oui ou non on tombe sous le coup de l'art. 19 ou 27 et 29 du règlement maritime du 21 février 1897, étant donné surtout que, par un temps dépourvu de brouillard, les feux blancs peuvent se voir à une distance de quatre ou cinq milles environ et les feux de côté à deux milles environ ;

Vu que cela est d'autant plus indispensable que cette distance peut être de nature à expliquer les manœuvres à tribord de Lubrano, c'est-à-dire du *Furet* et à expliquer aussi en même temps soit la manœuvre en arrière, soit la manœuvre à tribord du *Kléber* ;

Attendu enfin, en présence de la protestation de Schiaffino et Jouvet au sujet des irrégularités commises par les experts dont ils contestent les conclusions du rapport, le Tribunal doit s'en tenir aux règles édictées par l'art. 315 du Code de procédure civile ;

Par ces motifs,

Statuant en matière commerciale,

Avant dire droit au fond et sans y préjudicier,

Déclare nulle l'expertise faite par les experts Hiart-Fabre et Rogliano ;

Dit qu'il sera procédé à une nouvelle expertise à la requête de la partie la plus diligente et ce par trois experts de Marseille ;

Donne commission rogatoire à M. le Président du Tribunal de commerce de Marseille, ou à son dévolutaire, à l'effet de désigner les trois experts dont s'agit et de recevoir leur prestation de serment ;

Dépens réservés. »

Digitized by Google

Du 13 juin 1902.— Présid. : M. Delieux, prés. ; M. De Saint-Vincent, Substitut du Procureur de la République ; plaid. : Mes Galle, avocat, et Pianelli, avoué (1).

Observation. — L'art. 315 du Code de procédure civile prescrit d'appeler à l'expertise les parties qui n'ont pas assisté à la prestation de serment de l'expert. Mais, la loi n'ayant imposé aucune des formalités relatives à l'expertise à peine de nullité, la jurisprudence fait application en cette matière de la théorie des « nullités substantielles ». Sont seules substantielles les formalités dont l'inobservation est de nature à paralyser le droit de défense.

C'est ainsi que la Cour de cassation déclare l'expertise opposable à la partie qui, bien que non convoquée, a été présente aux opérations.

Au contraire, l'expertise est nulle si la partie qui n'y a été ni représentée, ni dûment appelée, a été mise dans l'impossibilité de faire aux experts ses observations, de contrôler leurs actes, et les dires des témoins entendus. Voyez Cassation, 14 décembre 1892, *Dalloz*, 93. 1. 231 ; 19 octobre 1898, *ibid.*, 99. 1. 148. Et la nullité de l'expertise entraîne la nullité de la décision qui s'appuie sur les conclusions du rapport. Voyez Cassation, 19 octobre 1898, précité. Comp. Cassation, 15 avril 1899, ce Rec., XIV, p. 753 et la note.

Cependant il a été jugé que l'expertise irrégulière peut être prise en considération à titre de simple renseignement, ou même servir de preuve comme présomption de fait. Voyez Marseille, 28 septembre 1887, ce Rec., III, p. 718 ; Anvers, 31 mars 1887, *ibid.*, III, p. 221 ; Poitiers, 16 décembre 1889, *ibid.*, V, p. 482 ; Fécamp, 18 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 104.

Sur les nullités de procédure facultatives en Algérie, comp. Alger, 13 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 343.

(1) Communication de Me Galle, avocat à Bougie.

Digitized by Google

JUSTICE DE PAIX DE FÉCAMP

18 juillet 1902

Pêche maritime. Bateau en action de pêche. Parages. Droit de priorité. Convention internationale du 5 avril 1884. Mer du Nord. Autres bateaux. Jet de filets. Contravention. Enchevêtrement des filets. Perte d'attirail de pêche. Perte de temps. Perte de pêche. Responsabilité. — Faute commune. Part de responsabilité. Impossibilité de la déterminer. Condamnation solidaire. — Expertise. Absence des parties. Défaut de convocation. Dépositions des témoins. Défaut de procès-verbal. Nullité. Eléments d'appréciation. Faculté pour le juge.

Navires : « M. A. 149 », « 1561 » et « Louise-Marie 2569 ».

I. — Le bateau qui se trouve en action de pêche a, sur les parages où il opère, un droit de priorité, en vertu duquel il peut en toute sécurité tendre et retirer ses filets sans être inquiété par les bateaux qui surviennent postérieurement.

Les bateaux qui, en contravention de la Convention internationale du 5 avril 1884 portant règlement de la police de la pêche dans la mer du Nord, ont jeté leurs filets dans les parages du bateau qui avait la priorité et dont ils connaissaient la présence, sont responsables de l'enchevêtrement des filets qui en résulte, de la perte de l'attirail de pêche, de la perte de temps et de la perte de pêche occasionnées à ce bateau.

II. — Lorsqu'une faute est commune à deux bateaux et qu'il est impossible de déterminer d'une façon exacte la part de responsabilité encourue par chacun d'eux, une condamnation solidaire s'impose.

III. — Est nulle l'expertise à laquelle il a été procédé en l'absence des parties et sans qu'elles aient été convoquées ; alors surtout que les experts n'ont ni dressé procès-verbal des dépositions des témoins, ni consigné ces dépositions dans leur procès-verbal d'expertise.

Mais, malgré la nullité de l'expertise, le juge peut y puiser certains éléments d'appréciation.

KLINGE ET POORTMANN c. TOUGARD ET DALIBERT ET LOUIS JUMEL.

Digitized by Google

JUGEMENT

« Nous, Juge de Paix,

Attendu que, par citation en date du 6 janvier dernier, MM. Klinge et Pootmann, armateurs à Maasluis, ont appelé devant nous MM. Tougard et Dalibert, armateur et patron du bateau de pêche de Fécamp *1561*, pour s'entendre conjointement et solidairement condamner à payer une somme de fr. 9.591,33 pour perte d'attirail de pêche et de temps provenant du fait du bateau fécampois *1561*;

Attendu que par autre citation du 8 du même mois de janvier, Tougard et Dalibert ont appelé en la cause M. Louis Jumel, armateur et patron du bateau *Louise-Marie 2569*, du port de Boulogne, pour les garantir et les indemniser des condamnations qui pourraient être prononcées contre eux, attendu que les faits allégués contre le bateau fécampois *1561* seraient au contraire imputables au bateau boulonnais *2569* ;

Attendu qu'à la suite du dépôt des conclusions et plaidoiries faits par les mandataires ou conseils des parties à notre audience du 21 février dernier, nous avons rendu un jugement le 14 mars suivant aux termes duquel, après avoir réservé à statuer sur les demandes principales et additionnelles ainsi que sur la demande en non-recevabilité de l'action en garantie, une expertise a été préalablement ordonnée ;

Attendu que cette expertise a été faite et que rapport a été dressé et déposé au greffe de notre justice de paix, ainsi qu'il résulte d'un procès-verbal du 1er juin dernier;

Attendu qu'aux termes de deux exploits du ministère de M. Bennetot, huissier à Fécamp, en date du 19 juin dernier, et de M. Journet, huissier à Boulogne, du 21 du même mois, MM. Klinge et Poortmann ont fait signifier à MM. Tougard et Dalibert et Jumel le rapport dressé par les experts avec assignations à comparaître à nouveau devant nous le 27 du dit mois pour s'entendre déclarer tous responsables du préjudice subi par leur bateau *M. A. 149* et, comme conséquence, condamner conjointement et solidairement à leur payer la dite somme de francs 9.591,33 avec intérêts et dépens;

Attendu que, à la dite audience du 27 juin, les parties ont plaidé au fond et déposé de nouvelles conclusions qui ont été jointes au jugement de ce même jour ;

Qu'à cette même audience du 27 l'affaire a été mise en

Digitized by Google

délibéré et le jugement renvoyé pour être prononcé ce jour ;

Attendu qu'avant de statuer sur la question du fond il y a lieu d'examiner les exceptions soulevées par les parties et touchant à la nullité de l'expertise ;

Attendu qu'aux termes des articles 315 et suivants du Code de procédure civile les experts doivent notamment procéder à leurs opérations en y appelant et convoquant les parties en cause pour permettre au besoin à celles-ci de faire valoir leurs moyens de défense ou présenter toutes observations qu'elles jugeraient utiles ;

Attendu en fait que les experts ont procédé à leurs opérations arrière des parties et sans les y appeler, que rien en fait dans leur rapport ne rappelle ou fait présumer que les parties aient été convoquées ou invitées à se trouver à ces opérations ;

Attendu en outre que si la mission des experts leur permettait d'entendre tous témoins dont ils jugeraient les dépositions utiles en la cause, il leur appartenait, ou de prendre ces dépositions dans la forme accoutumée et par procès-verbal séparé, ou alors de les consigner exactement et dans leur intégralité dans leur rapport ;

Que cette seconde formalité ne paraît non plus avoir été remplie ;

Attendu par suite qu'il y a lieu de dire que l'expertise à laquelle il a été procédé doit être considérée comme nulle ou tout au moins comme irrégulière en la forme ;

Mais attendu que, malgré l'irrégularité et même la nullité de l'expertise, le juge peut y puiser certains éléments d'appréciation pour appuyer et confirmer sa décision ; de même que, fut-elle régulière, il ne saurait être lié par cette même expertise et qu'il peut en modifier les conclusions en ce qu'elles ne lui paraissent par conformes aux droits des parties ;

Sur la recevabilité de l'action en garantie :

Attendu que la demande en garantie formée par MM. Tougard et Dalibert contre M. Jumel est recevable en la forme et juste au fond ; qu'en effet il existe en l'affaire un lien de connexité évident basé sur les mêmes faits et dérivant d'un fait unique ; que, sans préjuger quant à présent d'où vient le préjudice causé au bateau *M. A. 149*, il ne peut être et n'est pas méconnu que ce préjudice a eu pour cause initiale l'enchevê-

Digitized by Google

trement des filets des trois bateaux *M. A. 149*, fécampois *1561* et boulonnais *2569* ;

Que, les défendeurs principaux comme le cité en garantie se rejetant réciproquement l'un sur l'autre la cause du préjudice causé, l'imputant même au demandeur comme provenant de son propre fait, il est de toute nécessité de les retenir tous dans l'instance et de statuer sur le litige pendant en les maintenant en cause ;

Qu'il y a donc lieu de dire l'action en garantie recevable et régulière et qu'en outre c'est à bon droit que les demandeurs eux-mêmes ont conclu directement tant contre les défendeurs principaux que contre l'appelé en garantie;

Au fond :

Attendu que le bateau hollandais *M. A. 149* était en action de pêche le 14 octobre 1901 et que ce même jour ni le bateau fécampois *1561*, ni le bateau boulonnais *2569* n'étaient dans ces parages ;

Que le bateau hollandais avait donc le droit de priorité ;

Que ce droit de priorité n'est et ne saurait être contesté par qui que ce soit ; que les experts eux-mêmes l'ont reconnu dans leur rapport ;

Que ce droit de priorité ainsi établi, le *M. A. 149* n'avait pas à s'inquiéter des autres bateaux de pêche et pouvait et devait en toute sécurité tendre et retirer ses filets, en un mot faire toutes les opérations de la pêche à laquelle il se livrait ;

Attendu que le lendemain, 15 octobre, soit dans la journée, soit dans la nuit du 15 au 16, les bateaux de Fécamp *1561* et de Boulogne *2569* sont venus s'établir dans les parages du *M. A. 149*, qu'ils reconnaissent d'ailleurs avoir vu en action de pêche, se bornant à lui reprocher de n'avoir pas relevé ses filets qui, de ce fait, ont pris fond et ont par suite occasionné l'enchevêtrement des filets des bateaux voisins ;

Que le rapport des experts établit que le *M. A. 149* avait fait, à un moment donné, des signaux aux deux bateaux fécampois et boulonnais qui venaient pêcher dans ses parages, pour leur indiquer qu'il ne pouvait changer sa position, ce qui voulait dire dans le langage des pêcheurs : « n'approchez pas trop près ; je ne suis pas maître de ma tessure » ;

Attendu que ce droit de priorité étant établi et la certitude également établie et reconnue par les bateaux fécampois *1561* et boulonnais *2569* de la présence du *M. A. 149* en

Digitized by Google

action de pêche, il y a lieu de rechercher d'abord si les bateaux fécampois *1561* et boulonnais *2569* avaient le droit de se tenir dans les parages du *M. A. 149* et si, l'enchevêtrement de leurs filets arrivé, ils ont manœuvré conformément aux lois et règlements édictés en la matière ;

Attendu qu'aux termes de l'art. 15 de la Convention internationale du 5 avril 1884 portant règlement de la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales, il est défendu aux bateaux arrivant sur les lieux de pêche de se placer ou jeter leurs filets de manière à se nuire réciproquement ou à gêner les pêcheurs qui ont déjà commencé leurs opérations ;

Qu'aux termes de l'art. 17 de la même convention il est défendu de fixer ou de mouiller les filets ou tout autre engin de pêche dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs à filets dormants ;

Attendu que les bateaux fécampois *1561* et boulonnais *2569*, en venant se placer et jeter leurs filets dans les parages du *M. A. 149*, dont ils connaissaient la présence et qui leur avait fait des signaux leur indiquant qu'il ne pouvait changer de position, ont contrevenu l'un et l'autre à l'art. 15 de la convention sus-relatée ;

Que le fait par les bateaux fécampois *1561* et boulonnais *2569* d'être venus se placer trop près du hollandais *M. A. 149* est même reconnu par les experts dans leur rapport ; que c'est là la faute primordiale qui a occasionné l'enchevêtrement des filets des trois bateaux et amené la perte de partie de filets du bateau hollandais ; que cette faute incombe aussi bien au fécampois *1561* qu'au boulonnais *2569* ;

Attendu, en outre, que la convention internationale du 5 avril 1884, aux termes de son art. 22, défend à tout pêcheur non seulement de couper mais de crocher et soulever sous quelque prétexte que ce soit les filets, lignes et autres engins qui ne leur appartiennent pas sans le consentement des parties ;

Attendu que s'il n'est pas établi de façon certaine lequel des deux bateaux fécampois *1561* ou boulonnais *2569* a coupé le halin du *M. A. 149*, il n'en est pas moins certain que le halin a été coupé et que le fécampois *1561* comme le boulonnais *2569* ont touché et soulevé le halin du bateau hollandais *M. A. 149* ;

Que ce fait est surabondamment établi par la déposition

Digitized by Google

formelle d'un témoin entendu du vapeur *P. J. 58*, de Geestemun, présent sur les lieux de pêche, et par le rapport des experts comme aussi par la reconnaissance du boulonnais *2569*;

Que les défendeurs n'allèguent pas que le hollandais *M. A. 149* ait consenti, soit à laisser couper son halin, soit même à le laisser soulever ou toucher; que de ce chef encore les deux bateaux de Fécamp et de Boulogne ont contrevenu à l'art. 22 de la convention internationale;

Que ces deux contraventions aux art. 15 et 22 du décret du 5 avril 1884 étant applicables aux deux bateaux fécampois *1561* et boulonnais *2569*, il en résulte un principe de responsabilité et, par suite, l'obligation d'indemniser le bateau *M. A. 149* du préjudice à lui causé;

Attendu que la faute est commune aux deux bateaux fécampois *1561* et boulonnais *2569* et que dans l'impossibilité où nous nous trouvons de déterminer d'une façon exacte la part de responsabilité encourue par chacun d'eux, une condamnation solidaire s'impose contre eux;

Attendu que la preuve sollicitée par le boulonnais *2569* ne peut être ni pertinente ni concluante et, par suite, n'est pas admissible, la contravention aux art. 15 et 22 de la dite convention étant suffisamment établie, corroborée par les débats, les rapports de mer et déclarations passées;

Sur le quantum des dommages:

Attendu que nous avons dans les débats et dans le rapport des experts un élément suffisant pour fixer ces dommages; qu'en les chiffrant pour perte des halins, filets et bouées à la somme de fr. 2.880, nous restons dans les limites fixées d'ailleurs par l'expertise et qui nous paraissent équitables;

Sur l'indemnité pour perte de temps et de pêche:

Attendu qu'aux termes de l'art. 1382 C. civ. tout fait quelconque de l'homme qui a causé à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer;

Attendu que le préjudice éprouvé par le *M. A.* est provenu de la faute primordiale des bateaux fécampois *1561* et boulonnais *2569* qui ont contrevenu aux règlements susrappelés; qu'il est bien certain que la perte des filets a eu comme corollaire une perte de temps et, par suite, une perte de pêche; que, pour chiffrer cette perte, il est de toute équité de considérer que les bateaux de Fécamp et de Boulogne ont eux-mêmes, dans cet enchevêtrement, subi des pertes dont il

Digitized by Google

est juste de tenir compte ; qu'en fixant à fr. 500 l'indemnité des pertes de temps et de pêche subies par le *M. A. 149* nous croyons rester dans les justes limites de l'équité ;

Par ces motifs, et statuant contradictoirement et en premier ressort,

Disons nulle et inopposable aux parties l'expertise à laquelle il a été procédé ;

Déclarons l'action en garantie formée par les défendeurs principaux contre M. Jumel fondée et recevable en la forme comme au fond ;

Rejetons la demande d'enquête formée par M. Jumel ;

Faisant droit aux conclusions de MM. Klinge et Poortmann,

Condamnons conjointement et solidairement MM. Dalibert et Tougard, d'une part, et M. Jumel, d'autre part, à payer aux demandeurs :

1° la somme de fr. 2.880 pour perte d'attirail de pêche, savoir :

Neuf halins	1.350 fr.
Quarante-un filets à 30 fr.	1.230 »
Soixante bouées à 5 fr.	300 »
Total....	2.880 »

2° celle de fr. 500 pour perte de temps et de pêche, soit ensemble fr. 3.380 ;

Les condamnons en outre sous la même solidarité en tous les dépens de l'instance. »

Du 18 juillet 1902. — Présid. : M. Mittaine, juge de paix ; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre), avocat, Leboullenger, agréé, et Michaux (du barreau de Boulogne-sur-Mer, avocat (1).

OBSERVATIONS. — I. — Comp. Cour du Shériff d'Aberdeen, 11 septembre 1888, ce Rec., IV, p. 573. Sur le droit à indemnité pour perte de pêche, comp. Dunkerque, 16 avril 1901, *H.*, 1901. 2. 75.

II. — Jurisprudence constante. Voyez Rouen, 15 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 334 ; 25 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 171 et Bruxelles, 27 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 704.

III. — Voyez Bougie, 13 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 99 et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

15 mars 1902

Navire. Vente de propriété. Effets pour l'avenir. Dettes d'armement antérieures. Charge du vendeur. Vente à forfait. Droits et obligations du vendeur dans le passé. Transmission à l'acheteur. Impossibilité. Nécessité d'une convention expresse.

Navire : « Mathilde Jade ».

La vente d'une part de propriété sur un navire comprend non seulement la transmission de cette part de propriété, mais encore la cession des droits et charges attachés à la qualité de co-armateur et spécialement l'obligation de supporter au prorata les dépenses d'armement.

Au moment du transfert de propriété, qui s'effectue par le simple accord des volontés, le tiers acquéreur entre en société avec les autres co-armateurs propriétaires du navire. Par suite, le gain ou la perte résulant des opérations d'armement entreprises à partir de ce moment le concernent, mais en aucun cas la vente de sa part ne peut avoir pour effet de libérer le vendeur des dettes de l'armement déjà nées et liquides au jour de la vente mais non encore éteintes et de les mettre à la charge de l'acquéreur.

Lorsque le dernier voyage antérieur à la vente est terminé, le profit ou la perte qui en résultent sont définitivement fixés et la vente de sa part sur le navire n'a aucune influence pour le vendeur sur ses droits et obligations déjà déterminés dans le passé.

Il n'en serait autrement que si la vente d'une part du navire avait lieu en cours de voyage, pour les résultats de ce voyage l'acquéreur serait substitué aux droits et obligations du vendeur, car dans ce cas le profit ou la perte au moment de la vente ne sont pas encore liquidés.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 605.

Digitized by Google

Lorsque le prix de la part de propriété sur un navire est fixé à forfait, bien qu'on tienne compte pour l'évaluation non seulement de la valeur intrinsèque du navire, mais encore des résultats des opérations d'armement antérieures, il ne s'ensuit pas que cette fixation à forfait ait pour résultat de substituer l'acquéreur aux droits et obligations du vendeur encore existants, nés, déterminés et liquidés antérieurement à la vente et concernant le passé. Cette conséquence contraire aux principes du droit ne pourrait résulter que d'une convention formelle et expresse.

CAP. H. SCHMIDT c. JADE UND C°.

Du 15 mars 1902. — 2e chambre.

OBSERVATION. — Voyez Code de commerce allemand, §§ 500, 474, 476 et 504 ; Protokolle der Kommission, Lutz, IV, 1552, 1555, 1490-1492, 1636-1638 ; Schaps, Seerecht Anmerkungen, sous §§ 504, 503, 489, 476 ; Table décennale, Vis *Navire*, *Vente*.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

21 avril 1902

Connaissement. Armateur. Clause d'irresponsabilité pour défauts cachés du navire. Portée. Vices impossibles à découvrir. Application. Pont. Inétanchéité. Fente. Vice apparent. Inapplication. Responsabilité de l'armateur.

Navire : « Hesleyfide ».

En principe l'armateur est responsable des vices de construction qui affectent l'état de bonne navigabilité de son navire.

La clause d'irresponsabilité pour défauts cachés ne s'applique qu'aux vices impossibles à découvrir par leur nature même et non à ceux que l'armateur n'aurait pas aperçus malgré toute diligence.

Le défaut d'étanchéité du pont du navire grâce auquel l'humidité pénétrant dans la cale a avarié la cargaison n'est pas un vice caché mais bien un vice apparent, lorsqu'il est établi qu'une fente existait sur le pont de largeur à permettre de

Digitized by Google

passer la lame d'un couteau, et la responsabilité de l'armateur est engagée, nonobstant la clause d'exonération.

The Charlton Steam Shipping C° L^{ed}. c. die Bremer Rolandmuhle Allgemeine Gesellschaft.

JUGEMENT

« La société demanderesse, propriétaire du navire *Hesleyfide*, a livré à la défenderesse une cargaison de seigle et réclame le paiement du solde du fret. La défenderesse oppose en compensation une demande en indemnité pour avaries.

Il est établi que les seigles ont été livrés avariés et que cette avarie provient du défaut d'étanchéité du pont grâce auquel au cours du voyage l'humidité a pénétré dans la cale et atteint le chargement.

Il est établi, d'autre part, que le navire est un navire neuf, construit en Angleterre sous la surveillance spéciale des inspecteurs du Lloyd, qu'il a été livré du chantier il y a quelques mois, que le vice constaté provient d'un défaut de construction et existait avant la livraison, que, néanmoins, après une épreuve spéciale d'étanchéité du pont, le navire reçut la cote 100 A1, et qu'il effectua son voyage toujours par beau temps et sans le moindre événement de mer.

Dans ces conditions, la Société demanderesse repousse toute responsabilité pour l'avarie en s'appuyant sur la clause du connaissement qui l'exonère de responsabilité pour tous défauts cachés du navire, pourvu qu'on n'ait à lui reprocher aucun manque de diligence : « not responsible for any latent defects in Hull... all the above exceptions are conditionnal on the vessel being seaworthy when she sails on the voyage, but any latent defects in the Hull... shall not be considered unseaworthiness, provided the same do not result from want of due diligence of the owners... » Elle ne discute pas que le vice en question n'ait entraîné l'innavigabilité du navire, mais soutient qu'il s'agit d'un défaut caché (latent defect), c'est-à-dire, au sens de la clause précitée, d'un défaut qu'il était impossible même avec toute la diligence requise (due diligence) d'apercevoir.

La défenderesse prétend, au contraire, qu'il ne s'agit pas d'un défaut caché et que toute la diligence requise n'a pas été employée pour le découvrir.

La question est donc de déterminer le sens de la clause en

Digitized by Google

litige : l'armateur sera-t-il exonéré lorsque, malgré la plus grande attention, le vice n'aura pas été découvert, ou faut-il que, d'une façon absolue, ce vice soit impossible à découvrir et, même dans ce cas, l'armateur doit-il justifier de la diligence voulue ?

D'après le droit anglais l'armateur est responsable du bon état de navigabilité de son navire. Ce n'est pas à dire qu'il soit simplement tenu de faire son possible pour que le navire soit convenablement construit, il est, au contraire, obligé d'avoir un navire réellement construit de façon convenable pour le voyage. Par application de ces principes intervint en 1885, à propos du navire *Glenfrinn*, une décision de la justice anglaise qui amena les armateurs à atténuer leur responsabilité par l'insertion de clauses spéciales dans les connaissements. L'hélice du *Glenfrinn* s'était brisée en cours de voyage par suite d'une crevasse existant à l'intérieur du métal. Ce défaut de fabrication, malgré la plus grande attention apportée au travail, ne pouvait être évité et il était impossible de s'en apercevoir avant la rupture. Il fut néanmoins décidé que cette crevasse de l'hélice avait rendu le navire innavigable et que, par suite, la responsabilité de l'armateur, tenu du bon état de navigabilité de son navire, était engagée, bien qu'on ne put lui imputer à faute de n'avoir pas découvert ce vice de construction, bien qu'il fut de sa nature absolument invisible. C'est pour prévenir les conséquences iniques d'une telle jurisprudence que la clause précitée d'exonération des défauts cachés du navire fut insérée dans les connaissements anglais. L'usage a précisé le sens de cette clause : par défauts cachés (latent defects) il faut entendre non pas ceux qui sont restés ignorés de l'armateur sans qu'il y ait faute de sa part, mais ceux qui par leur nature même sont d'une façon absolue impossibles à découvrir.

En l'espèce, donc, la responsabilité de l'armateur pour l'étanchéité du pont de son navire est engagée. Ce n'est pas, en effet, un vice absolument invisible de sa nature. Il résulte même de l'expertise qu'une fente existait sur le pont de largeur à permettre de passer la lame d'un couteau. Il ne s'agit donc pas au sens de la clause d'un défaut caché, mais bien d'un défaut patent, qui porte atteinte à la bonne navigabilité du navire, et dont, par suite, l'armateur répond sans réserve, n'eût-il commis aucune faute.

Du 21 avril 1902. — 1re chambre.

Digitized by Google

OBSERVATION. — Comp. Aix, 20 mai 1901, ce Rec., XVI, p. 772 ; Cour du district sud de New-York, 29 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 874 ; Cour suprême de Stockholm, 2 novembre 1899, *ibid.*, XVI, p. 259 ; Cour d'appel des Etats-Unis (4e circuit), 8 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 510 et les notes sous ces décisions.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DANOISE (1)

Par **M. L. BEAUCHET**, professeur à la Faculté de droit de Nancy.

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

14 septembre 1900

Staries. Point de départ. Clause de la charte-partie. Jours ouvrables. Navire prêt à décharger. Interprétation.

Navire : « Nerma ».

Lorsque la charte-partie relative à un navire ayant à transporter une cargaison de houille d'Angleterre en Danemark porte que la cargaison devra être déchargée en trois jours ouvrables (*Working days*), de telle sorte que les staries commenceront à courir à partir du moment où le navire sera prêt à décharger et qu'une notification écrite en aura été faite, sans que cependant elles commencent entre cinq heures du soir et six heures du matin, en présence de cette clause formelle relative au déchargement, il n'y a pas lieu d'appliquer la règle de l'art. 118 du Code maritime d'après laquelle un navire doit avoir été annoncé au plus tard à six heures de l'après-midi pour que les staries puissent commencer le lendemain matin.

L'expression « trois jours ouvrables » employée dans la charte-partie signifie que le déchargement doit être effectué dans trois jours en travaillant entièrement dans le temps de travail possible suivant la saison. Par suite, le déchargement, même dans le cas où le navire a été déclaré prêt à décharger le 2 octobre à six heures trois quarts de l'après-midi, devait

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 358.

Digitized by Google

commencer le 3 octobre à six heures du matin et être terminé le 5 à six heures du soir.

LAURITZEN c. CALLESEN.

Du 14 septembre 1900.

OBSERVATION. — Comp. Anvers, 11 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 197; Tribunal supérieur hanséatique, 31 octobre 1900, *ibid.*, XVII, p. 163 ; 2 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 605 et la jurisprudence en note.

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

19 septembre 1900

Connaissement. Faculté de transbordement. Risques. Charge du chargeur. Transbordement. Pluie. Avarie de mouillure. Armateur. Irresponsabilité.

Navire : « Cérés ».

Lorsque des marchandises sont expédiées par vapeurs de Stettin à Copenhague et de là à Randers sur un autre navire appartenant à la même compagnie, et que le connaissement délivré lors de l'embarquement des marchandises à Stettin autorise le transbordement sur un autre navire, au compte du navire, mais aux risques du propriétaire, le dommage subi par une partie des marchandises, lors de leur transbordement à Copenhague par une pluie violente, n'est pas à la charge de la compagnie, lorsque celle-ci a mis tous ses soins au transbordement, et on ne peut lui reprocher de ne pas avoir spontanément différé l'expédition ou de n'avoir pas requis télégraphiquement les ordres du destinataire à Randers.

Du 19 septembre 1900.

OBSERVATION. — Comp. Aix, 15 janvier 1901, ce Rec., XVI, p. 480 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

23 janvier 1901

Abordage. Dommage causé aux personnes. Navire abordeur. Réparation. Nécessité d'une faute grave.

Navire : « Norge ».

Le navire qui, par sa faute, a été la cause d'un abordage ayant occasionné mort d'hommes sur le navire abordé, est tenu de réparer le dommage ainsi causé à la veuve ou aux enfants de la victime, bien que l'art. 220 du Code maritime danois ne parle que du dommage occasionné au navire ou à la cargaison.

Toutefois le navire abordeur n'est tenu à cette réparation qu'autant qu'il y a lieu de lui reprocher une négligence ou une imprudence graves.

S'il n'en est pas ainsi, le navire abordeur n'encourt aucune responsabilité, alors même qu'il aurait dû réparer le dommage causé en pareil cas au navire ou à la cargaison.

Du 23 janvier 1901.

Observation. — Comp. Bruxelles, 25 janvier 1897, ce Rec., XII, p. 548 ; Cour suprême de Suède, 13 décembre 1897, *ibid.*, XIV, p. 406 et les notes.

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

13 février 1901

Affrètement. Débarquement. Jours de planche. Retard. Affréteur. Destinataire. Surestaries dues.

Navire : « Princesse Alexandra ».

Lorsqu'un navire a été affrété pour transporter une cargaison de houille d'Angleterre en Danemark, et que la charte-partie stipule que la cargaison sera déchargée par les gens du destinataire en trois jours ouvrables, chaque heure employée en supplément donnant lieu à un paiement de 12 sh. 6 p., si le destinataire allègue qu'il a déployé une grande activité

Digitized by Google

mais que le déchargement a été impossible en trois jours, il doit néanmoins être condamné à payer les heures de surestaries, du moment qu'il n'établit pas l'impossibilité alléguée. La responsabilité pour avoir affrété le navire aux conditions précitées et sans faire de réserves, retombe sur l'affréteur et par lui sur le destinataire de la cargaison.

Du 13 février 1901.

Observation. — Comp. Gênes, 5 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 515 et la note.

TRIBUNAL MARITIME DE COPENHAGUE

25 février 1901

Affrètement. Faillite du destinataire. Droit de stoppage. Dépôt des marchandises en douane. Livraison par le capitaine. Impossibilité d'exercer ce droit.

Navire : « Sirius ».

Lorsqu'un commerçant étranger a vendu des marchandises à un commerçant danois, qui en a reçu le connaissement et est tombé en faillite avant d'en avoir payé le prix, le vendeur n'est point recevable à user, conformément à l'art. 166 du Code maritime, du droit de stoppage sur les marchandises et à se faire restituer le connaissement par la faillite lorsque les marchandises ne sont plus en la possession du capitaine et n'ont pas été déposées par lui conformément à l'art. 156 du Code maritime, mais ont été remises par lui à la douane pour le paiement des droits à la demande du courtier du navire.

Il ne s'agit pas, d'après le tribunal, pour l'exercice du droit de stoppage, de savoir si les marchandises ont été livrées à l'acheteur, mais de savoir si elles ont été délivrées par le capitaine.

Du 25 février 1901.

Observation. — Voici quelle est, d'après M. Oscar Platou (*Forelæsninger over norsk Söret*, p. 327), la théorie du droit maritime scandinave d'après l'art. 166 des trois lois

Digitized by Google

maritimes suédoise, norvégienne et danoise sur le *stoppage in transitu* qui concerne cet article, en harmonie d'ailleurs avec les principes généraux admis en matière de faillite par la loi suédoise sur la faillite, art. 38, et par la loi norvégienne sur la faillite, art. 40 et 41 :

Le vendeur de marchandises non payées a le droit de s'opposer à leur délivrance et d'en disposer lui-même dans deux cas: 1° quand l'acheteur de marchandises, dont il a reçu le connaissement, refuse d'accepter ou de payer la traite régulièrement tirée pour le prix d'achat ou qu'il se soustrait à l'accomplissement d'autres conditions mises à la cession; 2° quand l'acheteur, avant d'avoir entièrement payé les marchandises, tombe en faillite, ou s'il est constaté par une saisie qu'il n'a pas les ressources nécessaires pour payer ses dettes, ou si, étant commerçant, il a suspendu ses paiements.

Le droit de stoppage cesse si l'acheteur ou sa faillite offre le paiement comptant intégral; mais il ne suffirait pas que la masse de la faillite offrît de se charger de l'obligation à titre de dette de la masse. De son côté, le vendeur doit, lorsqu'on lui offre le paiement comptant, en même temps qu'il délivre les marchandises, remettre la traite acceptée par l'acheteur et tenir compte de ce que l'acheteur a déjà pu payer à compte sur le prix ainsi que des dépenses faites pour les marchandises.

Le droit de stoppage cesse également si le connaissement est parvenu entre les mains d'un tiers avant l'ouverture de la faillite, à moins que le connaissement ne contienne une réserve contre l'endossement (pas à ordre), auquel cas le vendeur a le même droit contre le cessionnaire que contre le cédant, ou à moins que le vendeur ne puisse établir que le cessionnaire du connaissement n'était pas de bonne foi lors de son acquisition ou qu'il a agi avec une imprudence grave.

Sous les conditions précitées, le vendeur a le droit « d'empêcher la délivrance » des marchandises. Il a le droit de stoppage aussi longtemps que celles-ci ne sont pas arrivées en la possession de l'acheteur ou qu'elles ne sont pas au pouvoir d'une autre personne qui les a reçues pour le compte de l'acheteur, en d'autres termes, aussi longtemps qu'elles sont dans les mains d'un intermédiaire qui s'est seulement chargé du transport. Mais c'est quelquefois une question délicate que de savoir quand il en est ainsi. Au lieu de destination, les marchandises ne sont pas toujours directement en la posses-

Digitized by Google

sion de l'acheteur, même si elles sont reçues par ses gens. Elles peuvent être en la possession de la douane jusqu'à ce que les droits soient payés et l'administration de la douane est considérée, à cet égard, comme ne possédant pas pour le compte du destinataire, mais pour son propre compte. En conséquence, le vendeur peut user de son droit de stoppage jusqu'à ce que les droits soient payés et la marchandise livrée par la douane à l'acheteur.

En ce qui concerne le cas où les marchandises sont transportées sur le navire propre de l'acheteur, on a enseigné que le vendeur peut user de son droit de stoppage jusqu'à ce que le voyage soit fini (Hagerup, *Restid.*, 1885, p. 586). M. Platou estime, au contraire, que, dans ce cas, le vendeur délivre les marchandises au capitaine de l'acheteur sur le lieu de chargement, de telle sorte qu'elles ne sont plus *in transitu*, mais bien en la possession du mandataire de l'acheteur et qu'il n'y a plus lieu au stoppage.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE GRECQUE (1)

Par **M. E. S. MACRYGIANNIS**, docteur en droit, avocat à Syra (Grèce).

COUR DE L'ARÉOPAGE

(n° 121) 1901

Affrètement. Capitaine. Obligation de livrer la cargaison au destinataire. Débarquement en douane. Obligation légale. Indication du nom du destinataire. Libération du capitaine. Vol en douane. Irresponsabilité.

Le capitaine est tenu de délivrer la cargaison au destinataire.

Mais la loi lui faisant une obligation de ne débarquer aucune marchandise à l'insu de la douane, le capitaine qui débarque sa cargaison en douane et indique le nom du destinataire qui doit en prendre réception, est libéré de son obli-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 360.

Digitized by Google

gation de délivrance et n'est pas responsable des vols commis en douane.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que, suivant la loi (instit. 3. 29), et l'art. 274 du Code de commerce, le capitaine, après l'entrée du navire au port de destination, doit, pour exécuter le contrat d'affrètement, délivrer la marchandise au destinataire, en procédant au débarquement dans le délai déterminé ;

Attendu que, d'après la loi sur l'organisation des douanes, en date du 19 mars 1843, toute introduction de l'extérieur ou tout débarquement de marchandises à terre qui a lieu hors la connaissance ou sans une autorisation par écrit du bureau de douane régulièrement établi, est considérée comme contrebande (art. 13, 25, 26, 88, 100 et 106) ;

Que, les lois étant ainsi, le capitaine qui a opéré le débarquement en douane et désigné le destinataire qui prendra réception des marchandises, accomplit l'obligation mise à sa charge par le contrat d'affrètement ; c'est-à-dire la tradition des marchandises, et, en conséquence, à partir de ce moment est dégagé de toute responsabilité pour les avaries et les pertes ;

Attendu que la Cour d'appel ayant décidé le contraire, c'est-à-dire que le capitaine est responsable pour le vol de marchandises fait dans les magasins de la douane, a fait une fausse application desdites lois ;

Par ces motifs,

Casse l'arrêt de la Cour d'appel d'Athènes, n° 923 de 1892. »

Arrêt n° 121 (1901). — Conseiller rapp. : M. M. Maroudis.

OBSERVATION. — La Cour d'appel d'Athènes avait jugé par l'arrêt attaqué (conseiller rapp. : M. E. Lycondis) qu'il n'y a pas, en pareil cas, réception de marchandises, et, par suite, application de la fin de non recevoir de l'art. 435 du Code de commerce, parce que la mise des marchandises à quai, ou le débarquement en douane, ne constitue pas une tradition. Comp. Tribunal consulaire de France à Constantinople, 14 mars 1897, ce Rec., XIII, p. 193 ; Aix, 13 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 54 et les notes ; Constantza, 25 septembre 1899, *ibid.*, XV, p. 835. *Adde*, Dutruc, *Dictionnaire du Contententieux commercial* v° *Avaries*, n°s 203 et suiv.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(n° 1693) 1900

Gens de mer. Engagement du capitaine et de l'équipage Constatation. Preuve testimoniale. Rôle d'équipage. Livre de bord. Inscription des prétentions du capitaine. Omission. Preuve testimoniale. Admissibilité.

La preuve testimoniale est admise pour constater l'engagement du capitaine et de l'équipage, à défaut du rôle d'équipage. Elle est admise également pour justifier des créances et prétentions du capitaine lorsqu'il n'a pas accompli son obligation de les inscrire au livre de bord.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que, d'après les termes de l'art. 250 du Code de commerce qui ne peut être considéré comme abrogé par l'article 87 de l'ordonnance du 15 décembre 1836, les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties ; que, par conséquent, c'est à bon droit qu'a été autorisée par le jugement attaqué la preuve testimoniale, parce que les conventions particulières dont cet article parle peuvent être constatées par témoins, ainsi que l'acceptent unanimement les auteurs ;

Qu'il est vrai que, d'après l'art. 224 du même Code. le capitaine doit inscrire au livre de bord tout ce qui peut donner lieu à un compte à rendre, mais que cet article n'exclut point tout autre moyen de preuve en ce qui concerne les prétentions du capitaine ; que l'art. 228 du même Code, comme unique conséquence de la violation de cette obligation de la part du capitaine, le rend responsable à tout événement vis-à-vis des propriétaires du navire ou de la cargaison, mais réserve la preuve contraire ; que, par suite, est irrecevable l'appel du chef que le jugement attaqué aurait, en violation de la loi, autorisé la preuve testimoniale en ce qui touche le payement des salaires et de la nourriture de l'équipage dudit navire fait pour compte du demandeur, puisque ce payement peut être constaté non seulement par le livre de bord, mais encore par tout autre moyen de preuve. »

Digitized by Google

Arrêt n° 1693 (1900). — Conseiller rapp. (f. f.) : M. P. Fsaldaris, avocat.

Observation. — Cette solution est généralement admise par les auteurs. Comp. Desjardins, t. III, n°s 624 et suiv. ; Lyon-Caen et Renault, t. II, n° 1703 ; Bédarride, t. II, n°s 542 et suiv. ; Cresp-Laurin, t. I, p. 464 et suiv. ; De Valroger, t. II, n° 514 ; Filleau, *Engagement de l'équipage*, n° 15 ; Alauzet, t. V, n° 1789 ; Flogaitis et Crisantopoulos, *Traité du droit maritime*, n° 294. Comp. Cour d'appel d'Athènes, Arrêt, n° 1071 (1899), ce Rec., XVI, p. 573.

TRIBUNAL DE SPARTE

(n° 765) 1901

Gens de mer. Capitaine. Conditions d'engagement. Preuve. Ecrit. Preuve testimoniale. Inadmissibilité. Aveu. Serment. Admissibilité.

Le capitaine fait partie de l'équipage du navire et, aux termes de la loi, les conditions d'engagement du capitaine et de l'équipage doivent être constatées par écrit. Toutefois, cet écrit n'est exigé que *ad probationem* et non *ad solemnitatem*, il en résulte que si la preuve testimoniale ne peut être admise, l'aveu ou le serment peuvent être accueillis, à défaut d'écrit, comme moyen de preuve de l'engagement du capitaine.

Jugement n° 765 (1901). — Juge rapporteur : M. P. E. Jiannopoulons.

Oservation. — Voyez en sens contraire, Cour d'appel d'Athènes. n° 1071 (1899), ce Rec., XVI, p. 573 ; n° 1693 (1900), *ibid.*, XVIII, p. 120.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE NORVÉGIENNE (1)

Par **M. L. BEAUCHET**, professeur à la Faculté de droit de Nancy.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

14 juillet 1900

Gens de mer. Armateur. Matelot. Blessure. Faute personnelle. Répartition du dommage.

Navire : « Harald Haarfager ».

Lorsqu'une blessure soufferte par un matelot pendant son service à bord du navire est imputable non seulement à la faute commise par un autre matelot, faute dont l'armement est responsable, mais encore à la faute personnelle de la victime elle-même, il est équitable et conforme aux idées qui ont inspiré la disposition de l'art. 220 du Code maritime en cas d'abordage, de ne pas faire supporter à l'armement la réparation intégrale du préjudice et d'en mettre une partie à la charge du matelot blessé.

Lorsqu'il n'est pas démontré de quel côté la faute a été la plus forte, le dommage doit être réparti par égale partie entre la victime et l'armement.

Du 14 juillet 1900.

Observation. — L'art. 220 du Code maritime norvégien dispose que, si, en cas d'abordage, il y a faute des deux côtés, le tribunal, prenant en considération la nature des fautes commises de part et d'autre, décidera si et jusqu'à concurrence de quelle somme une indemnité doit être payée par l'une des parties ou si chaque navire doit supporter ses dommages.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 365.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

7 novembre 1900

Abordage. Port. Vapeur. Vitesse exagérée. Voilier à l'ancre. Brouillard. Défaut de sonnerie. Faute commune.

Navires : « Jason » et « Horten ».

Est dû à une faute commune l'abordage qui s'est produit par fort brouillard dans un port entre un vapeur dont la vitesse était exagérée et un voilier à l'ancre qui n'avait pas effectué les sonneries réglementaires.

Un navire à voile qui se trouvait à l'ancre dans le port de Christiania fut, par un fort brouillard, abordé par un vapeur. L'armateur du voilier demandait au propriétaire du vapeur la réparation intégrale du préjudice par lui subi. Il était constant que le vapeur allait à une trop grande vitesse. Mais il était établi d'autre part que le voilier n'avait point, conformément à l'art. 15 de l'ordonnance du 16 juillet 1897 sur les règles à observer pour prévenir les abordages entre navires, sonné la cloche chaque minute pendant cinq secondes environ.

Le tribunal de première instance admit néanmoins qu'un usage plus fréquent de la sonnerie n'aurait pu prévenir l'abordage et, en conséquence, condamna le propriétaire du vapeur à la réparation intégrale du préjudice causé.

La Cour suprême, au contraire, décida que le voilier s'étant rendu coupable d'une violation manifeste du règlement, avait la charge de prouver que cette faute n'avait point contribué à la collision, et que, cette preuve n'étant point fournie, le dommage devait se répartir par moitié entre les deux navires.

Du 7 novembre 1900.

Observation. — Comp. Caen, 6 mars 1901, ce Rec., XVI, p. 636 et la jurisprudence en note; Cour du district sud de New-York, 24 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 110; Cour du district nord de la Californie, 27 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 421 et les notes; Cour du district sud de New-York, 4 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 808 et les notes.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DE CHRISTANIA

7 décembre 1900

Charte-partie. Fret. Garantie de l'affréteur. Charge du destinataire. Droits du capitaine sur la cargaison. Chargement de glace. Défaut de paiement du fret. Détention de la cargaison. Absence d'obligation.

Navire : « Senator ».

Lorsque, dans une charte-partie passée entre deux Norvégiens et rédigée en anglais relativement à une cargaison de glace destinée à l'un des ports désignés dans la charte-partie, il a été stipulé, d'une part, que le fret serait payé par le réceptionnaire, et, d'autre part, que « les affréteurs garantiraient le fret conformément à cette charte-partie dans le cas où le capitaine ou l'armateur seraient hors d'état, malgré toute leur diligence, d'obtenir le fret *by legal means* du destinataire », le capitaine n'est pas absolument obligé de faire usage du droit de rétention sur la cargaison pour avoir le droit de s'en prendre aux affréteurs, il a, au contraire, en considération, soit de la nature de la cargaison (de la glace), soit des termes de la charte-partie, une certaine liberté pour la conduite la plus opportune à tenir.

Il n'est donc point répréhensible pour avoir délivré la cargaison sans avoir préalablement fait consigner le fret, du moins jusqu'au moment où il aurait été informé que le destinataire ne paierait pas.

Du 7 décembre 1900.

Observation. — Comp. Cassation française, 10 mars 1899, ce Rec., XV, p. 579 et les notes.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

15 février 1901

Remorquage. Affréteur. Dommages-intérêts. Réserve. Absence d'obligation.

Navire : « Viking ».

N'est point applicable au contrat de remorquage la disposition de l'art. 111, § 2 du Code maritime norvégien aux termes de laquelle « si l'affréteur veut, sans résilier le contrat, réclamer des dommages-intérêts, il doit faire ses réserves à cet égard avant de commencer la remise de la cargaison ».

La Cour observe que le but de cette disposition a été ainsi justifié dans l'Exposé des motifs du Code maritime : « Elle a pour but d'empêcher qu'un affréteur n'abuse de sa situation pour amener le capitaine à faire des concessions auxquelles il n'était point tenu d'après le contrat, et que néanmoins il n'agisse plus tard en dommages-intérêts ». Or, ces motifs ne sont point applicables au contrat de remorquage.

Du 15 février 1901.

OBSERVATION. — Comp. Table décennale, v° *Remorquage*.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

23 février 1901

Privilège. Navire. Courtier. Avances pour les besoins du navire. Navire cédé à un tiers. Avances à la demande de ce tiers. Privilège sur le navire.

Navire : « Stella ».

Un courtier étranger a droit à un privilège sur le navire pour les avances ne concernant point le propriétaire du navire qu'il a faites pour les besoins du navire à la demande d'une personne à qui le propriétaire du navire l'avait cédé pour qu'elle l'employât à la navigation pour son propre compte et à la connaissance et avec le consentement tacite du capitaine.

Digitized by Google

Du 23 février 1901.

Observation. — Cette solution résulte de la combinaison des art. 268, § 4 et 275 du Code maritime norvégien.

Comp. Cour du district de l'Etat de Washington, 29 novembre 1898, ce Rec., XIV, p. 727 et la note.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

2 mars 1901

Assurances maritimes. Avaries au navire. Port de relâche. Réparations impossibles. Condamnation. Art. 73 de la police. Perte totale. Responsabilité des assureurs.

Navire : « Gyda ».

La condamnation du navire avarié au port de relâche, par suite de l'impossibilité d'effectuer en ce port les réparations provisoires, aux termes de l'art. 73 de la police, doit être considérée comme la perte totale dont répondent les assureurs.

Le *Gyda* avait, par suite d'une violente tempête dans l'Océan Pacifique, fait de telles voies d'eau et subi de telles avaries qu'il dut gagner un port de refuge. Là, après visite légale et expertise, le navire fut condamné, par le motif que dans le port de refuge on ne pouvait effectuer une réparation provisoire capable de permettre la conduite du navire dans un port éloigné de plus de 2.000 milles anglais, où se trouvaient les docks les plus rapprochés et où on pouvait effectuer la réparation complète.

La compagnie d'assurance se refusait à payer l'indemnité pour perte totale en alléguant que la condamnation en question ne pouvait, d'après l'art. 73 al. *b* de la police générale d'assurances, être obligatoire pour l'assureur sur corps. Mais elle fut condamnée successivement en première instance et en appel, les juges ayant estimé qu'il y avait bien dans l'espèce « perte totale constructive » et que le cas tombait bien sous l'application de l'art. 73 précité.

Du 2 mars 1901.

Observation. – L'art. 73 de la police générale norvégienne porte : « Un navire assuré est susceptible d'être condamné et vendu dans les cas suivants : (*a*) quand, à la suite d'une

Digitized by Google

expertise légale, il est établi que le navire, par l'effet de l'accident dont l'assureur est responsable, a souffert un dommage tel que par une réparation il ne peut être remis en état de navigabilité ; (*b*) quand il est établi de la même manière qu'une réparation telle que celle dont il est question à l'alinéa *a* ou qu'une réparation nécessaire comme celle dont il est question à l'art. 76 ne peut être effectuée dans le lieu où se trouve le navire ou que le navire ne peut, soit par un déchargement, soit à l'aide d'un remorqueur ou d'un renforcement de l'équipage, être conduit dans un autre lieu où la réparation peut s'effectuer provisoirement ou définitivement. »

Comp. Tribunal de l'Empire allemand, 14 novembre 1898, ce Rec., XV, p. 793 et la note.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

13 avril 1901

Assurance maritime. Condamnation du navire à l'étranger. Défaut des formalités prescrites par la police. Assurance du fret. Absence de préjudice. Preuve. Charge de l'assuré. — Valeur d'assurance du navire perdu. Expertise. Domicile de l'assureur.

Navire : « Curlew ».

I. — La condamnation prononcée après expertise dans un port étranger d'un navire, conformément à l'art. 73, lettre *c*, 3° et 4°, de la police générale norvégienne, n'est pas obligatoire pour la police norvégienne qui a assuré le fret, du moment qu'il n'est pas établi que l'indemnité pour l'assureur sur corps aurait été plus forte en cas de réparation que si le navire avait été vendu. La charge de la preuve incombe ainsi à l'assuré.

II. — L'expertise relative à la valeur d'assurance d'un navire, quand elle est exigée après que la perte a eu lieu, conformément à l'art. 73 de la police générale, peut avoir lieu régulièrement au lieu du domicile de l'assureur.

Du 13 avril 1901.

Digitized by Google

Observations. — I. — II. — L'art. 73 de la police générale norvégienne porte, lettre *c*, al. 3 et 4 : « Quand le dommage est dû à un accident autre que ceux précédemment cités, la condamnation n'est pas obligatoire pour l'assureur sur corps, à moins que l'indemnité n'ait été plus forte en cas de réparation que si le navire était vendu. Ces règles sont également applicables à l'assurance du fret, des victuailles et du prix de passage ; mais pour les autres assurances, l'assureur ne peut s'opposer à la condamnation du navire, quand l'armement y est autorisé vis-à-vis de l'assuré. »

Comp. *Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg*, art. 127 et suiv., ce Rec., XVI, p. 582 et suiv.

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

10 septembre 1901

Abordage. Brouillard. Vitesse exagérée. Faute commune. Dommage. Répartition par moitié entre les deux navires.

Navires : « Franmœs » et « Langen ».

En cas de collision entre deux navires parcourant une route déterminée, si l'abordage est dû à ce fait que les deux navires, malgré un assez fort brouillard de mer, et n'observant pas le règlement de navigation du 16 janvier 1897, art. 16, allaient avec une vitesse pleine ou presque pleine au lieu d'une vitesse modérée, le navire endommagé ne peut, conformément à l'art. 220 du Code maritime norvégien, demander au navire abordeur que la moitié de la réparation du dommage causé par l'abordage et de la perte de gain subie pendant le temps que le navire était en réparation.

Du 10 septembre 1901.

Observation. — Comp. Haute-Cour de justice d'Angleterre, 16 avril 1902, ce Rec., XVII, p. 772 ; Cour du district Sud de New-York, 4 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 808 et les notes.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DE CHRISTIANIA

21 septembre 1901

Charte-partie. Chargeur. Mise à bord. Cesser clause. Clause de responsabilité du réceptionnaire. Staries. Interprétation. Staries au débarquement.

Navire : « Nora ».

Lorsque la charte partie contient une clause ainsi conçue : « Pour toutes les réclamations concernant les avaries, le fret, le fret mort et les staries, le capitaine s'en tiendra à la cargaison et à son réceptionnaire, mais non au chargeur, dont la responsabilité cessera aussitôt que la cargaison sera embarquée », il faut décider que par le mot staries cette clause vise seulement celles du port de déchargement, ainsi que cela résulte de la place de ce mot venant après d'autres créances qui ne prennent naissance qu'après que la cargaison a été chargée.

Du 21 septembre 1901.

Observation. — Comp. Anvers, 7 mai 1895, ce Rec., XII, p. 195; Bruxelles. 19 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 66 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE SUÉDOISE (1)

Par **M. L. BEAUCHET**, professeur à la Faculté de droit de Nancy.

COUR SUPRÊME DE SUÈDE

16 avril 1901

Charte-partie. Staries. Point de départ. Avis au chargeur. Navire prêt à charger.

Navire : « Grenhild ».

L'art. 118 § 2 de la loi maritime suédoise portant que le délai de chargement se calcule à partir du premier jour ouvrable inclusivement qui suit celui où le navire est prêt à prendre

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 376.



charge et où le capitaine en a avisé le chargeur, n'est pas applicable lorsque la charte-partie porte que le chargement devra commencer après que le capitaine aura informé le chargeur (prévenu d'ailleurs un certain temps d'avance de l'arrivée du navire) que le navire est prêt à charger.

Par une charte-partie du 11 janvier 1897, Trystram de Dunkerque, affectait le navire *Grenhild* pour différents voyages de transports de bois depuis des ports norwégiens à Dunkerque. La charte-partie renfermait notamment les clauses suivantes : « La cargaison sera chargée et déchargée avec les moyens habituels du navire, aussi rapidement que celui-ci, pourra la recevoir et la livrer (dimanches, jours fériés et jours de grève respectivement exceptés), pour commencer après que le capitaine aura dû avertir que le navire est prêt pour le chargement et le déchargement, et dix jours de surestaries en outre des jours de staries préindiqués à 700 francs par jour. Le temps employé au changement de port ne sera pas compté comme staries. L'armateur ou le capitaine devront télégraphier aux expéditeurs de la cargaison au moins six jours avant l'arrivée du navire au lieu de chargement. A raison de toutes les créances pour avaries, fret, fret mort et surestaries, le capitaine a un droit absolu de rétention sur la cargaison, et il devra s'en prendre à celle-ci et au réceptionnaire, mais non au chargeur. »

Par suite, le *Grenhild* devait se rendre à Törefors pour y prendre un chargement de bois. L'armateur du navire télégraphia au chargeur que le navire serait prêt à charger à Törefors le 28 juillet. Suivant le livre de bord du navire, celui-ci jeta l'ancre le jour dit dans le port à 7 h. 30 du matin mais ne put être amarré au lieu de chargement avant 6 h. 30 du soir. Le même jour, le chargeur fit un protêt au capitaine en disant que la scierie de Törefors ayant été incendiée le 25 juillet, ce qui avait retardé tous les chargements de deux jours, le premier jour de chargement du navire ne devrait commencer que le 30 juillet. Le capitaine répliqua que d'après la charte-partie le chargement devait commencer aussitôt après l'arrivée du navire, le 28 juillet et que comme le navire pouvait être chargé en quatre jours, il aurait dû l'être entièrement le 31 juillet. Aucun chargement n'ayant été reçu le 28 ni le 29 juillet, le capitaine réclamait comme surestaries une indemnité courant à partir du 1er août inclus.

Digitized by Google

Le chargement commença le vendredi 30 juillet à 7 heures du matin et fut terminé le 4 août à 3 heures 30 du soir. Dans le connaissement délivré par le capitaine, il était dit qu'à son arrivée à Dunkerque la cargaison serait retenue par le capitaine jusqu'à ce qu'il fut payé de trois jours et demi de surestaries. A l'arrivée du navire, Trystram paya, sous protêt, la somme de 1.450 francs réclamée par le capitaine pour surestaries.

Le chargeur actionna dans la suite l'armateur en remboursement d'une partie de la somme payée par le destinataire. Comme, disait-il, la charte-partie ne stipulait point l'obligation de livrer la cargaison aussitôt après que le capitaine avait fait savoir que le navire était prêt à la recevoir, on devait, dans l'espèce, appliquer la disposition de l'art. 118, § 2 du Code maritime, aux termes de laquelle « le délai de chargement se calcule à partir du premier jour ouvrable (inclusivement) qui suit celui où le navire est prêt à prendre charge et où le capitaine en a avisé le chargeur ». Le délai de chargement aurait ainsi commencé à courir le 29 juillet et, en calculant que le navire pouvait charger en quatre jours, et abstraction faite du dimanche intermédiaire, ce délai aurait expiré seulement le 2 août. Les surestaries n'auraient été ainsi que de 1 jour 1/2.

La Cour, partant de cette considération que la charte-partie renfermait une disposition relativement au point de départ du délai de chargement, à savoir après que le capitaine aurait informé le chargeur que le navire était prêt à charger, sous condition que le chargeur fut averti six jours d'avance, considérant aussi que le chargeur avait reçu un télégramme de l'armateur le 20 juillet et que le 28 à 9 heures du matin le capitaine, arrivé à Törefors, se déclarait prêt à charger, déclara que dans l'espèce l'art. 118 de la loi maritime suédoise n'était pas applicable et que le chargement aurait dû commencer le 28 juillet.

Du 16 avril 1901.

Observation. — Comp. Gênes, 5 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 515; 16 mai 1902, *ibid.*, XVII, p. 815 et les notes.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DE SUÈDE

20 mai 1901

Avarie commune. Règlement. Chargement de pont. Jet. Contribution du navire. Assurance maritime. Remboursement.

Navire : « Irene ».

L'assureur suédois d'un navire est obligé de rembourser le montant de la contribution à l'avarie commune qui, conformément à la loi du lieu où le règlement général a été fait est reconnu imposable au navire à la suite du jet du chargement de pont effectué pour alléger le navire échoué.

Le navire *Frene*, dans un voyage à Hull avec un chargement de bois, s'échoua, mais après le jet d'une grande partie du chargement de pont, le navire fut remis à flot et put continuer son voyage. Il était assuré sur corps avec responsabilité pour les assureurs suivant les règlements de leur compagnie et la loi suédoise. Dans la charte-partie il était dit notamment qu'en cas d'avarie, le règlement se ferait conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1890, sous cette réserve que le jet du chargement de pont serait compté en avarie commune.

Le règlement général d'avarie fait en conséquence à Hull estime l'avarie à 517 livres st. et attribue 376 livres st. au propriétaire du chargement comme indemnité du jet du changement de pont et à l'armement 90 livres st. pour perte du fret.

La compagnie d'assurance s'adressa à un dispacheur de Götebord pour le règlement de sa responsabilité. Dans sa dispache, le dispacheur décida : que dans la dispache générale on avait, conformément à la charte-partie, appliqué les Règles d'York et d'Anvers de 1890 sous la réserve que la perte résultant du jet du chargement de pont serait bonifiée en avarie commune ; que, relativement à l'avarie commune, les règlements de la compagnie d'assurances portaient, à l'art. 36, que cette avarie serait remboursée conformément au chap. VII de la loi maritime et à la police générale suédoise ; que l'article 250 de la loi maritime établit l'obligation pour l'assureur de rembourser le montant de l'avarie com-

mune conformément au règlement fait au lieu voulu d'après la loi qui y est en vigueur ; que les art. 47 et 50 de la police générale font toutefois subir à cette obligation de l'assureur cette restriction que le montant de l'avarie commune ou *general contribution* pour jet du chargement de pont ou fret de ce chargement est remboursé seulement quand le jet a eu lieu pour alléger le navire échoué ; que pareillement, d'après l'art. 50 de la police générale, pour le cas où, par suite d'une disposition de la charte-partie le règlement de l'avarie commune a lieu au lieu voulu conformément aux Règles d'York et d'Anvers, ce règlement a la même force relativement à la responsabilité de l'assureur que le règlement fait au lieu voulu conformément à la loi locale ; que dès lors les règles précitées devaient déterminer la contribution à l'assureur dans l'avarie commune ; mais que, si par suite d'une disposition de la charte-partie, on faisait une exception à l'une ou à l'autre des règles précitées, cette exception, quoique valable dans les rapports de l'armateur et du chargeur, ne pouvait manifestement avoir pour effet d'augmenter la responsabilité de l'assureur au-delà de celle qui lui incombait d'après les règles acceptées par l'assureur pour le règlement d'avarie ; qu'autrement le risque de l'assureur serait incertain. Le dispacheur concluait que de la responsabilité de l'assureur on devait excepter la somme de 467 liv. st., montant, d'après le règlement général, de la contribution dans l'avarie commune du jet et du fret du chargement de pont.

La dispache fut attaquée par l'armateur. Il alléguait que, aussi bien d'après la loi maritime suédoise et la police générale que d'après la loi anglaise, l'assureur sur corps avait l'obligation de rembourser le montant de l'avarie commune imposé au navire assuré pour le jet du chargement de pont, quand ce jet avait lieu pour alléger le navire échoué. La disposition de la charte-partie conclue entre l'armateur et l'affréteur que le jet du chargement de pont serait compté comme avarie commune ne pouvait modifier les rapports de droit de l'assureur et de l'assuré. L'armateur, se fondant sur l'art. 250 de la loi maritime et l'art. 47 de la police générale, demandait le renvoi de l'affaire à un dispacheur pour qu'il fit une nouvelle dispache en y observant que dans l'avarie commune serait comprise la somme de 517 liv. st.

La Cour suprême donna gain de cause à l'armateur considérant que le chargement de pont ayant été jeté pour désé-

Digitized by Google

chouer le navire, la responsabilité de l'assureur devait être appréciée d'après l'art. 213 de la loi maritime et l'art. 47 de la police générale ; que d'après ces textes, l'assureur est tenu de rembourser la contribution du navire à l'avarie commune conformément à la dispache générale, en tant qu'elle est conforme à la loi anglaise ; que d'après cette loi le remboursement de l'avarie commune a lieu pour la perte par suite du jet du chargement de pont dans le cas où ce jet a lieu pour alléger le navire échoué.

Du 20 mai 1901.

Observation. — L'art. 47 de la police générale suédoise porte : « Si le règlement d'une avarie commune a été fait au lieu voulu conformément à la loi qui y est en vigueur, l'assureur est tenu de payer conformément à ce règlement non seulement la contribution qui est à la charge de l'objet assuré, mais encore celle qui, pour le dommage causé au même objet, doit être payée par d'autres intéressés dans l'avarie, en tant que l'assuré prouve qu'il n'a pas pu recouvrer cette même contribution. Cette obligation incombe à l'assureur alors même que dans le règlement d'avarie l'objet a été estimé à une valeur supérieure à la valeur d'assurance. — Si, sans qu'il y ait eu faute de l'assuré, le règlement de l'avarie n'a pas eu lieu, l'assuré peut exiger le remboursement de tous les dommages conformément à la teneur de la police. ». — D'autre part, l'art. 50 de la même police porte : « Si par suite d'une disposition de la charte-partie ou du connaissement, le règlement de l'avarie est fait au lieu voulu conformément aux Règles d'York et d'Anvers, il y a lieu d'appliquer, en ce qui concerne la responsabilité de l'assureur, les dispositions des articles 47 et 48. — Pour le navire sur lest on rembourse les frais et dommages qui, d'après la loi maritime suédoise, seraient considérés comme avarie commune, si le navire avait une cargaison. — La contribution à l'avarie commune ou *general contribution* pour le jet du chargement de pont ou le fret y afférent est remboursée seulement si le jet a eu lieu pour alléger le navire échoué. »

Comp. Copenhague, 12 décembre 1898, ce Rec., XVI, p. 245 et la note.

Digitized by Google

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

FRANCE

Décret réglant les conditions de la pêche à la morue

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, et d'après l'avis conforme des ministres de la marine et des finances ;

Vu la loi du 22 juillet 1851, relative aux encouragements accordés pour la pêche à la morue, et notamment l'article 7 de cette loi disposant que « des décrets du Président de la République détermineront le temps que chaque navire devra rester sur les lieux de pêche » ;

Vu les lois des 28 juillet 1860, 3 août 1870, 15 décembre 1880, 31 juillet 1890 et 29 décembre 1900 (1), qui ont prorogé successivement les dispositions de la loi du 22 juillet 1851 ;

Vu le décret du 29 décembre 1851,

Décrète :

Art. 1er. — Les navires armés pour la pêche à la morue pour le Doggers-Bank et la zone des îles Féroë, Orcades et Hébrides, telle qu'elle est définie par la loi du 29 décembre 1900, lesquels navires, conformément à l'article 1er du décret susvisé du 29 décembre 1851, doivent séjourner pendant un temps déterminé sur les lieux de pêche, pourront interrompre cette durée par un ou plusieurs voyages. Toutefois, pour les navires qui profiteront de cette facilité de fractionnement, le temps minimum de trente jours, fixé par le décret du 29 décembre 1851, sera porté de trente à quarante jours.

Art. 2. — Le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, le ministre de la marine et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne,

(1) Ce Rec., XVI, p. 613.

Digitized by Google

de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois.*

Fait à Rambouillet, le 30 août 1901.

EMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes,

A. MILLERAND.

Le ministre de la marine,

DE LANESSAN.

Le ministre de l'agriculture, chargé par intérim du ministère des finances,

JEAN DUPUY.

Rapport au président de la République, suivi d'un décret instituant un comité consultatif de la navigation intérieure et des ports.

Paris, le 15 février 1902.

Monsieur le Président,

En poursuivant depuis 1879, l'extension et l'unification du réseau navigable, l'Etat a transformé les voies d'eau, isolées les unes des autres et strictement limitées au trafic local, en de grandes artères permettant les transports à longues distances, dont les voies ferrées jusqu'alors avaient gardé le monopole. Grâce aux travaux effectués, la batellerie a pu jouer une rôle analogue à celui des chemins de fer, participer utilement à la circulation générale des marchandises, exercer la plus heureuse influence sur l'abaissement des prix de transport. Le progrès de son tonnage, qui a doublé en quinze ans, permet de juger aujourd'hui de la valeur de l'œuvre entreprise.

Toutefois, le réseau actuel ne donne pas au commerce

Digitized by Google

national tous les avantages que l'Etat avait cru lui assurer. Tandis que les compagnies de chemins de fer, intéressées à obtenir le maximum de rendement sur les voies concédées, n'ont cessé d'améliorer leur outillage, de mettre à profit les progrès de l'exploitation technique et commerciale, sur les voies navigables, au contraire, l'exploitation est demeurée routinière, le matériel mal utilisé, au moment même où l'intensité du trafic eût exigé l'application des méthodes dont certains pays étrangers nous avaient donné l'exemple. Aujourd'hui encore la durée des voyages et la livraison des marchandises subissent les variations les plus brusques ; l'insécurité du transport a pour conséquence l'extrême irrégularité des prix. Les usagers des voies, isolés les uns des autres, sans esprit d'association, ne peuvent réaliser d'eux-mêmes l'organisation nécessaire, et cette infériorité de l'exploitation paralyse gravement l'essor économique des voies navigables. Maintes fois l'Etat a essayé de remédier à cette situation. Le projet de loi présenté par M. Yves Guyot, en 1890, modifié trois ans plus tard dans le rapport de M. Félix Faure, est la plus remarquable tentative qui ait été faite en ce sens.

Pourtant ces efforts sont demeurés stériles et sans écho dans le pays, parce que l'Etat ne rencontrait alors aucune initiative privée qui répondît à la sienne.

A ce point de vue il est juste de remarquer que la situation a changé. Les chambres de commerce, les groupements industriels, tous ceux dont la prospérité est liée aux progrès des transports par eau, ont fait appel à l'Etat pour développer le réseau de navigation intérieure et lui ont offert leur concours sous la forme la plus efficace. Cet appel a été entendu au Parlement. La Chambre des députés a voté à une majorité imposante le programme de grands travaux tendant à compléter l'outillage national. Ce programme consacre l'association nouvelle et riche en promesses, de l'initiative publique et de l'initiative privée. J'ose espérer qu'il rencontrera un accueil favorable auprès de la haute Assemblée qui doit lui donner une sanction. Toutefois il ne conviendrait pas de préjuger de ces décisions. Aussi l'institution à laquelle je viens vous prier de donner votre haute sanction ne vise-t-elle qu'à mettre en œuvre les moyens dont dispose actuellement la navigation. On a dit avec juste raison que si nous devons dès à présent envisager la nécessité de la création de voies nou-

Digitized by Google

velles, l'utilisation des voies anciennes s'impose d'une façon plus immédiate. Le moment est venu de réunir dans cette vue les bonnes volontés et les efforts de tous les intéressés. Les chambres de commerce apportent dès maintenant à la collectivité leur participation financière; elles offrent d'exploiter les voies navigables de la manière la plus rémunératrice, c'est-à-dire en les dotant d'un outillage perfectionné. L'établissement de la traction sur les rives, des engins mécaniques dans les ports, font l'objet des demandes de concession les plus sérieuses. Enfin les intéressés s'efforcent d'obtenir par une commune entente plus de régularité dans la durée des voyages, et de fixité dans les prix.

Des questions analogues, comportant des solutions du même ordre, se posent dans les ports de mer. Leur prospérité est intimement liée à celle de la batellerie qui leur apporte le fret de sortie et prolonge leur zone d'influence à l'intérieur du pays. Elle est liée aussi à la puissance de l'outillage qui doit servir de modèle à celui des ports fluviaux. Cet outillage n'a été créé, n'est perfectionné aujourd'hui, que grâce au concours financier des chambres de commerce maritimes. Elles ont été les premières à mettre en pratique le principe fécond de la collaboration avec l'Etat, qui s'applique si heureusement aujourd'hui à l'exploitation et à l'outillage de notre réseau navigable.

Pour rendre cette collaboration plus intime et plus précise, j'ai l'honneur de vous proposer la création d'un comité consultatif de la navigation intérieure et des ports où se trouveront représentés, d'une part le Parlement, les chambres de commerce, les transporteurs par eau et leurs principaux clients, d'autre part les administrations et les corps spéciaux dépendant de l'Etat. Cette réunion mettra fin à l'isolement trop prolongé de tant d'intérêts solidaires qui n'ont pu jusqu'ici s'affirmer avec assez de force. De concert avec le comité consultatif des chemins de fer, l'institution nouvelle devra assurer la coopération des divers modes de transport, qu'il est désirable de voir établie en France, comme elle l'est dans d'autres pays. J'ai le ferme espoir que cette entente, cette organisation centralisée des différents éléments de notre outillage, contribuera à abaisser encore le prix de revient de la production nationale et ne manquera pas d'exercer une heureuse influence sur l'essor économique de la France.

Digitized by Google

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le ministre des travaux publics,

PIERRE BAUDIN

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Il est institué, auprès du ministre des travaux publics, un comité consultatif de la navigation intérieure et des ports.

Art. 2. — Ce comité comprend, indépendamment des inspecteurs généraux chargés des services de navigation, dont il sera question à l'article suivant. cent membres dont six membres de droit et quatre-vingt-quatorze membres nommés par décret.

Sont membres de droit :

Le président de la commission des douanes du Sénat ;

Le président de la commission des douanes de la Chambre des députés ;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines ;

Le directeur des chemins de fer ;

Le directeur du personnel et de la comptabilité ;

Le directeur du contrôle commercial des chemins de fer ;

Les membres nommés par décret comprennent :

Dix sénateurs ;

Vingt députés ;

Quatre membres du conseil d'Etat ;

Deux représentants du ministère des finances ;

Deux représentants du ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes ;

Vingt-cinq membres des chambres de commerce de Paris et des départements ;

Un représentant du ministère de l'agriculture ;

Un représentant du ministère de la marine ;

Un représentant du ministère de la guerre ;

Quatre membres du corps des ponts et chaussées ;

Deux représentants de l'industrie minière et métallurgique ;

Digitized by Google

Deux membres de sociétés d'agriculture ;

Deux représentants des entrepreneurs de transports par eau ;

Deux représentants des mariniers ou bateliers ;

Seize membres choisis parmi les personnes ayant une compétence spéciale en matière de navigation ;

Art. 3. — Les inspecteurs généraux des ponts et chaussées, chargés d'un service de navigation, sont membres de droit du comité, avec voix délibérative pour les affaires de leur service, et voix consultative pour les autres affaires. Ils peuvent se faire remplacer avec voix consultative par un des chefs de service placés sous leurs ordres.

Art. 4. — Deux secrétaires avec voix délibérative sont attachés au comité par arrêté ministériel. Ils peuvent être appelés, concurremment avec les membres du comité, à présenter des rapports.

Deux auditeurs au conseil d'Etat et deux fonctionnaires du ministère des travaux publics, nommés par arrêté ministériel sont adjoints en qualité de rapporteurs pour les affaires d'importance secondaire. Ils ont voix consultative.

Art. 5. — Le comité, ainsi que les sections instituées à l'article 9, sont présidés par le ministre des travaux publics, ou, en son absence, par l'un des vice-présidents.

Art. 6. — Les membres du comité sont nommés pour deux ans. Ils peuvent être renommés.

Exceptionnellement, les premiers membres nommés après la promulgation du présent décret cesseront leurs fonctions au 31 décembre 1903.

Art. 7. — Cesseront de plein droit de faire partie du comité les membres qui n'exerceront plus les fonctions ayant motivé leur nomination. Ils seront remplacés par des membres appartenant aux catégories qu'ils représentaient eux-mêmes.

Art. 8. — Le comité donne son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le ministre relativement à l'établissement, à l'amélioration et à l'exploitation des voies navigables et des ports, et notamment :

Sur l'interprétation des lois, règlements et tous actes relatifs à l'exploitation des voies navigables et des ports ;

Sur les conditions d'établissement des outillages publics ;

Sur la formation et les relations des groupes ou syndicats intéressés ;

Digitized by Google

Sur les rapports entre les syndicats des différentes voies navigables ;

Sur les emprunts à contracter par ces groupes ou syndicats ;

Sur les questions relatives aux ports de transbordement entre les voies de fer et les voies d'eau.

Sur l'homologation des tarifs de chemins de fer intéressant la navigation et les ports ;

Sur les péages à établir.

Art. 9. — Le comité est divisé en deux sections, s'occupant plus spécialement :

La première, des questions d'outillage et d'exploitation ;

La seconde, des questions intéressant à la fois la navigation et les chemins de fer.

Le vice-président et les membres de chaque section sont désignés par arrêté ministériel.

Les membres de droit du comité et les inspecteurs généraux visés à l'article 3 sont membres de droit de chacune des sections.

Les secrétaire, secrétaire-adjoint et rapporteur adjoint du comité visés à l'article 4 sont attachés avec leur qualité aux sections.

Art. 10. — Sont portées à l'assemblée générale du comité les affaires qui, à raison de leur importance, lui sont renvoyées, soit par le ministre, soit par le vice-président, d'office, ou à la demande de cinq membres au moins de l'une des sections.

L'assemblée générale délibère sur un rapport écrit. Le rapporteur est désigné par le vice-président de la section compétente.

Art. 11. — Les sections délibèrent également sur des rapports écrits. Les rapporteurs sont désignés par les vice-présidents.

Art. 12. — Le comité et les sections peuvent, avec l'assentiment du ministre, procéder à des enquêtes, et entendre les personnes dont l'audition est jugée utile pour éclairer leurs délibérations.

Art. 13. — Le comité se réunit en assemblée générale ou en sections toutes les fois que les nécessités du service l'exigent.

Digitized by Google

Art. 14. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 15 février 1902.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le ministre des travaux publics,

PIERRE BAUDIN.

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire de Législation française, publié par la Société de Législation comparée, contenant le texte des principales lois votées en France en 1901. — Paris, F. Pichon, éditeur, 1902.

Répertoire général alphabétique du droit français, publié par MM. A. Carpentier et G. Frèrejouan-du-saint. Tome XXX. — Vis Patente-Possessoire. 1 vol. — Paris, L. Larose, éditeur 1902.

Bizerte port franc, par F. V. Delécraz (Extraits de la *Revue Tunisienne*). — Tunis, Imprimerie rapide (L. Nicolas, directeur), 1902.

Gli Stati Uniti e la marina mercantile, di Carlo Bruno. (Estratto dalla *Rivista-Italo-Americana*). — Roma, Tipografia dell' Unione cooperativa editrice, 1902.

La guerra sul mare, secundo alcune recenti pubblicazioni francesi, di Carlo Bruno. (Estratto dalla *Rivista Internazionale di scienze sociali e discipline ausiliarie*) — Roma, Tipografia dell' Unione cooperativa editrice, 1902.

Apuntes acerda de los Tribunales de Comercio y su establecimento en España, de Pedro Gomez Chaix. — Malaga, Tip. de Poch y Creixell, 1892.

ARTICLE A CONSULTER :

Juridiction et compétence en matière d'abordage, par F. Mirelli. — Rivista di Diritto internazionale e di Legislazione comparata, anno V, fasc. IV-VI, Aprile-Giuguo 1902, p, 165.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR-GÉRANT.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. criminelle)

22 décembre 1899

Gens de mer. Marin. Désertion. Décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852. Art. 69. Loi du 15 avril 1898. Solde acquise au jour du délit. Perte même de ce droit. Tribunal commercial maritime. Jugement. Marin. Désertion avant embarquement. Condamnation. Remboursement des avances non acquises. Solde acquise. Distinction illégale. Cassation.

D'après l'article 69 du décret loi disciplinaire et pénal sur la marine marchande du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898, le marin déserteur perd tout droit même à la solde par lui acquise au jour du délit; dès lors, le jugement d'un Tribunal commercial maritime, qui condamne le matelot ayant déserté avant son embarquement au remboursement des avances non acquises, et laisse ainsi supposer qu'il conserverait un droit sur la solde acquise, crée une distinction que la loi n'a pas établie, et doit être cassé.

AILLET c. M. P.

ARRÊT

« LA COUR,

Vu l'article 441 C. instr. crim. et l'article 45 de la loi du 15 avril 1898, modifiant l'article 45 du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 ;

Sur le moyen unique, tiré de la violation de l'article 69 de la loi du 15 avril 1898 :

Attendu que l'article 69 susvisé dispose que « tout déserteur perd le droit de solde par lui acquis sur le bâtiment auquel il appartenait au jour du délit » ;

Attendu que le Tribunal maritime commercial de Dinan, en reconnaissant Aillet coupable d'avoir, dans un port de France, laissé partir son navire sans se rendre à bord, après

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 5.

Digitized by Google

avoir contracté un engagement et reçu des avances sur ses gages, l'a condamné à un mois d'emprisonnement et au remboursement des avances non acquises ;

Attendu que la décision attaquée établit ainsi une distinction entre les avances acquises et celles qui ne le sont pas ; mais que cette distinction est contraire aux termes de l'article 69, d'après lequel le déserteur condamné perd tout droit même à la solde par lui acquise au jour du délit ;

Attendu, dès lors, que le Tribunal commercial maritime de Dinan, en condamnant Aillet au remboursement des avances non acquises et en laissant ainsi supposer qu'il conserverait un droit sur la solde acquise, a créé une distinction que l'article 69 de la loi du 15 avril 1898 n'a pas établie, et a, par suite, violé le dit article ;

Casse. »

Du 29 décembre 1899. — Présid. : M. Lœw, prés.; M. Duval, rapp. ; M. Duboin, av. gén.

Observation. — L'article 69 du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898 est ainsi conçu : « Tout déserteur perd le droit de solde par lui acquis sur le bâtiment auquel il appartenait au jour du délit. S'il est marié, un tiers de cette solde retourne à la femme, un tiers à l'armement, un tiers à la caisse des invalides de la marine. Dans le cas contraire, la moitié de cette solde retourne à l'armement et l'autre moitié à la caisse des invalides de la marine. » Voyez le texte de la loi de 1898, ce Rec., XIV, p, 304.

Quel est le sens de cet article ? Porte-t-il seulement atteinte au droit aux salaires acquis, mais non encore perçus au jour du délit, impose-t-il également au marin déserteur le remboursement des salaires acquis, gagnés par son travail et qu'il aura touchés à titre d'avances ?

D'autre part, l'article précité ne traite que du droit acquis à la solde ; que faut-il décider à l'égard des avances sur son salaire faites au marin et qu'il n'aura pas encore acquises, gagnées par son travail au jour du délit ? Ce cas paraît s'être présenté en l'espèce, le marin, après avoir touché une partie de sa solde, aurait, semble-t-il, déserté avant l'embarquement. D'après les principes généraux du droit, ces avances doivent être restituées à l'armateur. Mais le Tribunal commercial maritime pouvait-il prononcer cette restitution,

Digitized by Google

comme il l'a fait, à titre de condamnation ? Pareille pénalité ressort-elle du texte de l'article 69 du décret-loi, en vertu duquel le Tribunal avait à statuer ?

La lettre du garde des sceaux chargeant le Procureur général de déférer le jugement du Tribunal à la Cour de cassation disait : « L'article 69 du décret-loi du 24 mars 1852, auquel le Tribunal s'est référé pour condamner le susnommé au remboursement des avances non acquises, ne me paraît viser que les salaires acquis au jour du délit, c'est-à-dire gagnés et non encore perçus par l'ayant droit. Il en résulte qu'en condamnant le nommé Aillet au remboursement des avances non acquises, le Tribunal maritime commercial de Dinan a prononcé contre ce marin une peine qui n'est pas inscrite dans le décret-loi du 24 mars 1852, et a ainsi commis un excès de pouvoir. »

Le Tribunal pourrait-il alors prononcer cette restitution à titre de réparation civile ? Il est de principe que, pour les tribunaux d'exception, la compétence est réglée et délimitée par la loi qui les institue et il semble bien qu'un texte soit nécessaire pour admettre la partie civile devant les tribunaux commerciaux maritimes comme pour les autoriser à statuer sur les dommages-intérêts. Voyez Garraud, *Précis de droit criminel*, nº 387. Comp. Loi du 10 mars 1891, art. 21, ce Rec., VI, p. 610; Rennes, 31 décembre 1896, ce Rec., XII, p. 418 et la note.

CONSEIL D'ÉTAT

16 mars 1900

Abordage. Brume. Intensité. Navires. Capitaines. Signaux phoniques. Position respective des navires. Erreurs d'appréciation. Absence de faute. Capitaine. Vitesse de 8 nœuds. Audition des signaux. Danger imminent. Conservation de la vitesse. Faute. Responsabilité. — Transport de l'Etat. Capitaine. Faute. Abordage. Etat. Responsabilité.

Navires : « Octeville » et « Drôme ».

I. — Lorsque les capitaines de deux navires commencent à entendre leurs signaux phoniques respectifs, si l'intensité de la brume fait obstacle à ce que chacun d'eux

Digitized by Google

reconnaisse exactement la position, la route ou la vitesse de l'autre navire, leurs erreurs communes d'appréciation sur ces points ne constituent pas une faute à leur charge.

Mais le capitaine de l'un des navires, qui marche à une vitesse de 8 nœuds, commet une faute en conservant cette vitesse, lorsqu'il entend les signaux successifs de l'autre navire, lui annonçant que ce bâtiment se rapproche, et que le danger devient imminent; dès lors c'est à lui qu'incombe la responsabilité de l'abordage qui s'en suit.

II. — L'Etat est responsable du dommage causé par l'abordage résultant de la faute du capitaine d'un de ses transports.

BERTHOMIÉ C. MINISTRE DE LA MARINE.

ARRÊT

« LE CONSEIL D'ETAT,

Vu la loi du 24 mai 1872 et le règlement du 1er septembre 1884;

Vu l'art. 407 C. com.;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, lorsque le vapeur l'*Octeville* et le transport de l'Etat la *Drôme* ont commencé à entendre leurs signaux phoniques respectifs, l'intensité de la brume a fait obstacle à ce que chacun des deux capitaines reconnût exactement la position, la route ou la vitesse de l'autre navire; que, si leurs erreurs communes d'appréciation sur ces points ne constituent pas, à raison de l'intensité de la brume, une faute à leur charge, le capitaine de la *Drôme*, qui marchait à la vitesse de 8 nœuds, a eu ensuite le tort de la conserver, lorsqu'il a entendu les signaux successifs de l'*Octeville*, lui annonçant que ce bâtiment se rapprochait et que le danger devenait imminent; que, dans ces circonstances, c'est à lui qu'incombe la responsabilité de l'abordage, et que les requérants sont fondés à demander à l'Etat la réparation du dommage qui en est résulté pour eux... »

Du 16 mars 1900. — M. Baudenet, rapp,; M. Romieu, comm. du gouv.; Mes Morillot, Labbé et Gosset, avocats.

OBSERVATIONS. — I. — Sur l'absence de faute, en cas de brume, comp. Cassation, 18 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 292 et la note.

Sur la vitesse en temps de brume, voyez Paris, 18 jan-

Digitized by Google

vier 1900, *ibid.*, XV, p. 598 ; Cour du district Nord de la Californie, 27 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 421 ; Haute-Cour de justice, 16 avril 1902, *ibid.*, XVII, p. 772 ; Cour du district sud de New-York, 4 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 808 et les notes sous ces décisions.

II. — Voyez Conseil d'Etat, 2 mai 1890, ce Rec., VII, p. 281. Comp. Nantes, 7 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 132 et la note ; Bruxelles, 2 janvier 1897, *ibid.*, XII, p. 537 ; 5 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 225 et les notes sous ces décisions.

Voyez, sur ces deux points, Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes* : *De l'abordage*, ch. II, p. 260 et suiv.; ch. XVIII, p. 506 et suiv.

COUR D'APPEL DE ROUEN

24 avril 1901

Pilote. Transport à terre d'ouvriers à bord d'un navire. Absence de danger. Acte étranger au pilotage et à l'assistance maritime. Abordage. Bateau pilote. Avaries. Décret du 12 décembre 1806, art. 46. Inapplication. — Abordage. Bateau pilote. Rapprochement excessif vers le navire. Pilote. Faute. Navire. Capitaine. Défaut d'attention. Absence de manœuvre pour éviter ou atténuer la collision. Faute. Faute commune. Répartition inégale des responsabilités.

Navire : « Vauclin ».

I. — *Un pilote ne fait pas un acte de pilotage, ni d'assistance maritime, mais une opération étrangère à sa fonction professionnelle, en consentant, en dehors de tout danger, à transporter à terre, sur son bateau, les ouvriers et le pilote qui se trouvent à bord d'un navire ; il importe peu que le prix convenu soit celui d'un pilotage.*

Dès lors, en cas d'abordage, le pilote ne saurait invoquer l'art. 46 du décret règlementaire sur le pilotage du 12 décembre 1806, aux termes duquel les avaries survenues au bateau pilote sont à la charge du navire piloté.

Les dispositions exceptionnelles de l'art. 46 du dit décret seraient d'ailleurs inapplicables à un acte d'assistance maritime.

II. — Est en faute le pilote qui, pendant un transbordement d'hommes, fait approcher son bateau trop près du

Digitized by Google

navire où il doit prendre les hommes, de manière que, son bateau étant déventé, une collision se produit.

Est également en faute le capitaine du navire qui n'est pas attentif aux manœuvres du bateau pilote, et n'essaye pas d'éviter la collision ou tout au moins d'en atténuer les effets en donnant de la vitesse à son navire en panne pour s'éloigner du bateau pilote.

Dans ces conditions l'abordage doit être attribué à la faute commune, mais inégale, du pilote et du capitaine.

Société des Chargeurs coloniaux c. Gallet.

Le Tribunal de commerce du Havre avait ainsi jugé :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le pilote Gallet a fait assigner la Société des Chargeurs coloniaux, pour qu'elle s'entende condamner à faire réparer les avaries causées à son bateau par le navire *Vauclin*, et ce, sous contrainte de 1,500 francs, et à lui payer 100 francs par jour de retard pour indemnité de chômage, le tout avec intérêts de droit et dépens ;

Attendu que, la Société défenderesse ayant prétendu qu'elle n'était pas responsable des avaries survenues au bateau du pilote Gallet, l'affaire a été renvoyée devant arbitre ;

Vu le rapport enregistré et déposé le 1er mars 1900 ;

Attendu que, malgré l'opinion du rapporteur, qui conclut que l'abordage du bateau pilote et du *Vauclin* est dû à la faute commune, et que les avaries qui en ont été la conséquence doivent être supportées par moitié, le pilote persiste dans sa demande et la Société défenderesse dans ses dénégations ;

Que, de plus, le pilote Gallet se porte additionnellement demandeur en paiement de la somme de 151 fr. 75, qu'il prétend lui être due pour service de pilotage ;

Attendu qu'il résulte de l'instruction faite par l'arbitre, que le trois-mâts français *Vauclin*, capitaine Calvé, appartenant à la Société des Chargeurs coloniaux, quittait le port du Havre, le 23 septembre 1899, sous la conduite du pilote Beaufils et se rendait en rade avec 33 ouvriers pour compléter son chargement avant de faire route pour son port de destination ;

Que, le 24 au matin, le chargement étant terminé et le remorqueur qui accompagnait le navire l'ayant quitté depuis

Digitized by Google

la veille, le capitaine Calvé était préoccupé du retour à terre de ses ouvriers, et, ayant aperçu un bateau pilote de la station du Havre, il fit aussitôt hisser le pavillon de pilote au mât de misaine ;

Que le pilote Gallet, ayant vu le signal du *Vauclin*, manœuvra pour se rapprocher de ce navire et monta à bord, où il fut étonné de trouver le pilote Beaufils ;

Que le capitaine Calvé expliqua alors au pilote la raison pour laquelle il l'avait fait venir, et, après discussion, il fut décidé et convenu que le pilote Gallet transborderait et conduirait les ouvriers à terre pour le prix d'un pilotage ;

Que, pendant l'opération du transbordement des ouvriers, un abordage se produisit entre le bateau pilote et le *Vauclin* :

Attendu que, les faits étant ainsi établis, il y a lieu d'examiner la demande du pilote Gallet, qui est basée, au principal, sur l'article 46 du décret réglementaire du 12 décembre 1806, aux termes duquel, prétend-il, les avaries éprouvées par le bateau pilote à l'occasion du pilotage, doivent toujours être remboursées par le capitaine ou les armateurs du navire piloté, et, au subsidiaire, sur ce que la Société défenderesse est seule responsable de l'abordage dont s'agit ;

Sur le premier moyen :

Attendu qu'il est manifeste que le pilote Gallet n'a pas fait acte de pilotage, lorsqu'il a accepté de transporter à terre les ouvriers qui étaient à bord du *Vauclin* ;

Que le pilotage consiste, en effet, à diriger les navires à l'entrée et à la sortie des ports ou dans les rivières, et que le pilote Gallet n'a été à aucun moment chargé de la direction du navire des Chargeurs coloniaux ;

Qu'à la vérité, il pourrait invoquer le décret susindiqué, si l'abordage avait eu lieu avant qu'il fût arrivé à bord de ce navire, qui, par son signal, avait fait connaître qu'il avait besoin d'un pilote, mais qu'il n'est pas contesté que la collision s'est produite pendant le transbordement des ouvriers ;

Que vainement le demandeur soutient que son opération doit être assimilée à une assistance en mer ; qu'en effet, le *Vauclin* n'était ni en péril ni menacé d'aucun danger, et qu'il ressort, jusqu'à l'évidence, des faits du procès que le pilote Gallet, le capitaine Calvé, agissant tous deux de propos délibéré, en pleine connaissance de cause et sans que leur consentement ait été influencé par une raison quelconque, se sont mis d'accord, après discussion, sur le prix pour le

Digitized by Google

transport au Havre des ouvriers qui étaient à bord du *Vauclin* ;

Que, vainement encore, le pilote Gallet tirerait argument de ce que, le prix consenti étant celui d'un pilotage, le capitaine Calvé se trouverait par là même soumis aux obligations qui incombent au capitaine d'un navire piloté ;

Qu'en effet, le pilote n'allègue pas que c'est dans ce sens que doit être interprétée la convention, mais qu'en plus, il est à remarquer que, pour toute autre opération qu'un pilotage, l'obligation de rembourser les avaries doit être exprimée d'une façon expresse et non équivoque, car cette obligation sort par elle-même du droit commun, et, d'autre part, elle est le corollaire du dévoûment exceptionnel que doivent manifester les pilotes dans l'exercice de leurs fonctions et aussi des dangers particuliers inhérents à leur profession ;

Sur le second moyen :

Attendu que, pour l'opération du transbordement des ouvriers, le *Vauclin* était en panne, immobile autant que possible et obéissant seulement à un mouvement de dérive qui ne pouvait être empêché, tandis que le canot du bord, dirigé par le second, faisait le transport des ouvriers, et que le pilote Gallet était dans son bateau pour les recevoir ;

Attendu qu'après deux voyages successifs, qui avaient apporté 22 ouvriers, le pilote, sur l'invitation du second, voulut s'approcher davantage pour faciliter le dernier transport, mais que, dans ce mouvement, calculant mal la distance, il vint se placer trop près du *Vauclin*, de sorte que son bateau, abrité du vent par la voilure de ce navire, se trouva déventé et fut forcément abordé ;

Attendu que l'arbitre a sainement apprécié les faits en imputant à faute au pilote la mauvaise direction donnée par lui à son bateau ;

Qu'en effet, le pilote savait que le *Vauclin* était en panne, qu'il dérivait et que, dès que son bateau serait abrité du vent par ce navire, toute direction deviendrait impossible et l'abordage inévitable ;

Attendu qu'il reste maintenant à rechercher si le capitaine Calvé a commis une faute engageant la responsabilité de la Société des Chargeurs coloniaux ;

Attendu que le pilote reproche au capitaine de ne pas avoir manœuvré de façon à éviter l'abordage ;

Attendu qu'il est évident que, si une manœuvre pouvait

Digitized by Google

être faite dans ce but, le capitaine Calvé serait fautif de ne pas l'avoir exécutée, mais que la manœuvre indiquée par le pilote, qui consistait, de la part du capitaine, à donner de la vitesse à son navire en mettant le vent dans le grand hunier, était pratiquement difficile à réaliser et d'un résultat douteux ;

Qu'en effet la vitesse avec laquelle dérivait le *Vauclin* laissait trop peu de temps au capitaine pour changer l'orientation de ses voiles, et que, d'autre part, il pouvait craindre avec juste raison que, s'il augmentait la vitesse du navire, il ne rendît l'abordage plus violent ;

Qu'enfin l'arbitre déclare, dans son rapport, que cette manœuvre n'eût pas empêché la collision, et que, dès lors, on ne saurait reprocher au capitaine Calvé de ne pas l'avoir faite ;

Attendu que le pilote soutient encore que le capitaine devait manœuvrer aussitôt après l'abordage pour séparer les deux navires ;

Attendu qu'après la collision, le trois-mâts continuant à dériver sur le bateau pilote, les deux navires sont restés l'un près de l'autre pendant un certain temps, se heurtant réciproquement à raison de l'état de la mer, et que, dans ces heurts successifs, accompagnés d'un glissement lent et long du *Vauclin*, le bateau pilote a éprouvé certaines avaries ;

Que le pilote prétend que ces avaries n'auraient pas eu lieu si le capitaine avait dégagé son navire en temps opportun ;

Attendu qu'après l'abordage, l'obligation de dégager le *Vauclin* s'imposait au capitaine Calvé comme un devoir impérieux, et qu'il est incontestable que, loin d'avoir agi dans ce but, le capitaine a profité de ce que le bateau pilote glissait lentement le long du bord pour y laisser descendre les ouvriers qui restaient à embarquer ;

Qu'il soutient qu'à ce moment le *Vauclin* ne pouvait prendre de la vitesse pour se dégager, parce qu'il était en panne, et que, pour aller de l'avant, il aurait fallu exécuter une manœuvre longue qui n'aurait pas empêché les avaries de se produire, et susceptible d'entraîner la mort d'un ou de plusieurs des ouvriers qui transbordaient ;

Mais qu'il résulte du rapport de l'arbitre et des renseignements techniques qui ont été fournis au Tribunal, que la manœuvre à faire, étant donnée la position des voiles, n'était ni longue ni difficile à exécuter, et qu'il suffisait d'orienter le

Digitized by Google

grand hunier, qui était déjà tendu et de mettre la barre au vent, pour qu'immédiatement le navire prît une certaine vitesse ;

Que cette manœuvre était possible et efficace, puisque c'est par ce seul moyen que les deux navires se sont séparés ; qu'elle n'était pas dangereuse, car le capitaine, qui est maître à bord, pouvait interdire aux ouvriers de descendre dans le bateau pilote, et qu'enfin, elle eût donné un résultat utile, car. si les avaries doivent être attribuées pour la plus grande partie au fait même de l'abordage, il faut reconnaître que les heurts successifs contre le *Vauclin* les ont aggravées dans une certaine mesure ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette autre faute que le pilote voit dans le fait que le canot du *Vauclin* faisait eau, ce qui a retardé le transbordement, et l'a obligé à faire le mouvement d'approche ;

Qu'en effet, ce canot, bien qu'il ne soit pas en parfait état. aurait certainement pu faire le transport, puisqu'il avait bien fait les deux premiers, mais qu'en outre, si le même pilote avait été obligé de se rapprocher à cause de l'état du canot, cela ne l'autorisait pas à aller bénévolement se faire déventer sous le *Vauclin* ;

Attendu qu'à raison des considérations ci-dessus énoncées, il y a lieu de décider que le pilote Gallet et le capitaine Calvé sont tous deux responsables de l'abordage, mais dans une proportion inégale, et qu'il sera fait bonne justice en mettant à la charge du pilote trois quarts des dommages provenant de l'abordage et un quart à la charge du capitaine Calvé ;

Attendu que la masse des dommages devra comprendre le coût des réparations, soit 2.616 fr. 45, une indemnité pour chômage de 50 fr. par jour, soit pendant 36 jours 1.800 francs et enfin les frais de la présente instance ;

Attendu que les Chargeurs coloniaux ont offert au pilote Gallet de lui payer la somme de 151 fr. 75 pour le transport jusqu'au Havre des ouvriers pris à bord du *Vauclin*, et qu'il y a lieu de leur donner acte de cette offre, à charge par eux de la réaliser ;

Par ces motifs,

Joint les demandes, et, statuant en premier ressort,

Donne acte à la Société des Chargeurs coloniaux de son offre de payer au pilote Gallet la somme de 151 fr. 75, pour

Digitized by Google

prix de transport jusqu'au Havre des ouvriers qui étaient à bord du *Vauclin* ;

Dit et juge que l'abordage du bateau pilote n° 16 et du *Vauclin* est dû à la faute commune, mais inégale, du pilote Gallet et du capitaine Calvé ;

Dit, par suite, que les avaries, frais et dommages provenant de l'abordage seront supportés trois quarts par le pilote Gallet et un quart par la Société des Chargeurs coloniaux ;

Dit et juge qu'il sera fait masse des dépens, qui seront supportés par chacune des parties dans la proportion indiquée ci-dessus ;

Renvoie les parties régler entre elles sur ces bases. »

Du 25 juillet 1900.

Sur appel :

Arrêt

« La Cour,

Attendu que, par l'effet de l'appel principal et de l'appel incident, la Cour se trouve saisie de toutes les questions qui avaient été soumises aux premiers juges, et qu'eu égard aux conclusions respectivement prises, la question du procès est de savoir à qui incombe la responsabilité de l'abordage survenu en rade du Havre, le 24 septembre 1899, que les parties s'imputent réciproquement ;

Attendu, tout d'abord, que le jugement attaqué, par les motifs dont il est assorti et que la Cour entend s'approprier, a justement écarté la présomption légale de responsabilité invoquée par le pilote Gallet contre le capitaine du *Vauclin*, en vertu des dispositions de l'article 46 du décret du 12 décembre 1806 :

Attendu, en effet, qu'il ne paraît pas sérieusement contestable que le pilote Gallet, en consentant à prendre à son bord les ouvriers et même le pilote Beaussire attardés sur le *Vauclin*, n'a fait ni un acte de pilotage, qui consiste dans la direction et la conduite des navires, ni même un acte d'assistance maritime, auquel ne s'appliqueraient pas d'ailleurs les dispositions exceptionnelles de l'article 46 du décret de 1806, alors surtout que le remorqueur destiné à rapatrier les retardataires était en route, ainsi qu'il résulte des pièces de l'instruction, faisant ainsi disparaître, non seulement tout péril, mais toute appréhension d'une éventualité fâcheuse, et que tout s'est borné, de la part du pilote Gallet, dans cette affaire, à

Digitized by Google

une opération de services maritimes étrangère à ses fonctions professionnelles, contradictoirement débattue et librement consentie par lui à ses risques et périls, et dont les conséquences doivent être appréciées à l'aide des principes généraux du droit commun ;

Attendu, en second lieu, que le jugement attaqué, en décidant que les avaries, conséquences de l'abordage, étaient le résultat d'une faute commune, a également fait une exacte appréciation des documents de la cause, tels qu'ils ont été produits et versés aux débats, sous le contrôle des parties, et qui sont les seuls sur lesquels les juges puissent légalement asseoir leur conviction ;

Attendu, en effet, d'une part, et quel qu'ait pu être le caractère impératif des instructions qu'il a reçues du second du *Vauclin*, que le pilote Gallet, maître à son bord et personnellement responsable de ses manœuvres, a manqué de coup d'œil, ainsi que l'a apprécié l'expert technique, et s'est trop approché du *Vauclin* en vue d'opérer le troisième transbordement, et que, dans la position critique où il est venu se placer, il a été déventé ou sousventé et fatalement supé ou entraîné par le *Vauclin*, ainsi qu'il le déclare dans son rapport, occasionnant ainsi par cette faute initiale la collision dommageable ;

Qu'en vain il prétend qu'aux termes de ses conventions avec le capitaine du *Vauclin*, il n'était tenu qu'à la conduite à terre, et que la responsabilité du transbordement incombait exclusivement au capitaine du *Vauclin*;

Que sa prétention sur ce point est formellement contredite par tous les éléments de l'instruction. et notamment par sa propre déclaration, soit dans son rapport, soit devant l'arbitre, de laquelle il résulte qu'il devait prendre ou essayer de prendre l'équipe des ouvriers, ce qui comportait bien le débarquement de bord à bord ; qu'aussi bien son intention était de faire le transbordement à l'aide de son propre canot, et, s'il n'a pu le réaliser, c'est que, son lamaneur ayant jugé que l'état de la mer, qui était mauvaise, rendait l'opération impossible, force a été de recourir à un canot du *Vauclin*;

Attendu que, plus vainement encore, on prétendrait que le capitaine du *Vauclin* avait, pour la mise en panne, commis la faute d'établir sa misaine, qui a eu pour effet de déventer le bateau pilote ; qu'il s'agit là d'une faute technique qui n'a été relevée contre le capitaine par aucun des hommes du mé-

Digitized by Google

tier, ni par l'arbitre, ni même par le pilote; qu'elle ne résulte d'ailleurs d'aucune circonstance de la cause, et qu'il n'y a pas lieu de s'y arrêter;

Attendu, d'autre part, que le capitaine du *Vauclin* a commis la faute de ne pas être attentif aux manœuvres du bateau pilote et de manœuvrer lui-même tardivement; que, bien qu'il fût en panne, il avait encore de l'erre, dérivant fortement sous l'influence des courants, du remous et de l'état de la mer, et, au moment où le bateau pilote a manœuvré pour se rapprocher de lui, il aurait dû immédiatement orienter le grand hunier, qui était déjà tendu, et mettre la barre au vent, ainsi qu'il l'a fait plus tard, de façon à conjurer le danger d'accalmie auquel était exposé le bateau pilote, et, par cette manœuvre opportune et rapide, il aurait pu, sinon éviter la collision, tout au moins en atténuer les effets dommageables;

Attendu que cette faute du capitaine du *Vauclin* paraît certaine, sans qu'il soit possible d'admettre, ainsi qu'il le prétend, soit qu'il n'a pas eu le temps de l'accomplir, soit que, le temps ne lui ayant pas fait défaut, il ne l'a pas accomplie parce qu'il a cru que le pilote, en se rapprochant, avait l'intention d'accoster directement le navire;

Qu'il résulte de l'avis de l'expert technique sur ces deux points que la manœuvre aurait pu être très rapidement faite avec la collaboration des gréeurs, qui se trouvaient encore à bord du *Vauclin*; qu'elle était commandée par la situation du bateau pilote, immobilisé par l'accalmie et voué fatalement au péril d'une collision, et que le mauvais temps qui régnait à ce moment ne permettait pas au capitaine du *Vauclin* de supposer que le pilote serait assez imprudent pour accoster directement;

Mais attendu que les premiers juges, en décidant que, dans la perpétration de ces fautes communes, la part de responsabilité du pilote devait être fixée aux 3/4 du dommage causé et celle du *Vauclin* à un quart, ont fait une appréciation, qui paraît erronée, des responsabilités encourues; qu'il est bien certain que la faute initiale a été commise par le pilote, mais que la faute secondaire du capitaine du *Vauclin* emprunte un caractère de gravité exceptionnelle, non seulement aux avaries qui en ont été la conséquence, mais encore aux circonstances dans lesquelles elle s'est produite;

Qu'il y a lieu de remarquer, en effet, que c'est pour satisfaire à l'invitation du second du *Vauclin* et en vue d'éviter le

Digitized by Google

péril résultant du mauvais état de son canot, que le pilote Gallet a manœuvré en vue de faciliter le troisième transbordement, ainsi que le fait paraît constant, et d'autre part, que le capitaine du *Vauclin* paraît s'être désintéressé complètement du bateau pilote jusqu'au moment où tout son personnel d'ouvriers, dont il avait hâte de se débarrasser, a été débarqué;

Que, par suite, le droit et l'équité concourent tout à la fois à faire décider que les fautes du capitaine Calvé sont plus graves que celles du pilote Gallet, et que la part de responsabilité du premier doit être fixée aux 3/4 du dommage et celle du pilote Gallet à 1/4 seulement;

Attendu que les avaries ont été justement appréciées par les premiers juges: 1° à 2.616 fr. 45, pour le coût des réparations, et 2° à 1.800 fr. pour la durée du chômage. et que, les Chargeurs coloniaux ayant fait offre au pilote Gallet de la somme de 151 fr. 75 pour le transport au Havre des ouvriers pris à bord du *Vauclin*, c'est à bon droit que le jugement attaqué leur a donné acte des dites offres à charge de les réaliser;

Attendu que les dépens doivent être supportés par les parties dans la proportion des responsabilités encourues;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Statuant sur l'appel principal et sur l'appel incident, met les appellations à néant, et confirme le jugement attaqué dans toutes ses dispositions, sauf en ce qui concerne la mesure de l'imputabilité des fautes communes et la réparation des avaries; et, statuant à nouveau en cette part, dit que les avaries, frais et dommages provenant de l'abordage seront supportés dans la proportion suivante : 1/4 à la charge du pilote Gallet et 3/4 à la charge des Chargeurs coloniaux;

Condamne les parties aux dépens dans la même proportion;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 24 avril 1901. — 1re Ch. — Prés. : M. Berchon, 1er prés.; M. Guiral, av. gén.; Mes Godreuil (du barreau du Havre) et Henri Frère, avocats.

Obsrvations. — I. — Sur l'interprétation de l'article 46 du décret réglementaire du 12 décembre 1806 sur le pilotage, voyez Havre, 21 février 1892, ce Rec., VII, p. 688; 21 janvier 1895, *ibid.*, X, p. 780. Comp. Havre, 22 février 1897, *ibid.*, XII, p. 706 et la note.

Digitized by Google

Sur les caractères de l'assistance maritime, comp. Alger, 14 mars 1900, *ibid.*, XV, p. 627 et la note; Cour du district Nord de la Californie, *ibid.*, XVII, p. 214; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1066; Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes : Sauvetage et assistance*, ch. I.

II. — Sur les obligations du capitaine en cas d'abordage imminent, voyez Bordeaux, 23 mars 1887, ce Rec., III, p. 26; Anvers, 8 juin 1887, *ibid*, III, p. 464; Marseille, 2 avril 1890, *ibid*, VI, p. 58; Ostende, 11 février 1892, *ibid*, X, p. 313; 31 août 1896, *ibid*, XIII, p. 688; Fécamp, 11 octobre 1899, *ibid*, XV, p. 759 et la jurisprudence en note.

Sur la répartition des responsabilités en cas de faute commune, mais inégale, voyez Havre, 31 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 782 et la note.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

2 juillet 1901

Capitaine. Contrat de transport. Chargement. Accessoires. Obligation de livrer au destinataire. Fardage. Réclamation du chargeur. Défaut de restitution. Capitaine. Inexécution volontaire des obligations de transporteur. Armateur. Charte-partie. Clause d'irresponsabilité. Inapplication. Responsabilité.

Navires : « Maroc » et « Roger ».

L'armateur est garant de l'exécution par le capitaine de toutes les obligations dérivant du contrat de transport.

De son côté, le capitaine est tenu de livrer aux destinataire le chargement avec tous ses accessoires.

En conséquence, lorsque les chargeurs ont garni la cale du navire d'un fardage consistant en nattes et toiles, et n'ont pu en obtenir la restitution, malgré leurs réclamations, il n'y a pas là de la part du capitaine une simple négligence couverte par la clause d'irresponsabilité de la charte-partie, c'est une inexécution volontaire de ses obligations de transporteur, et l'armateur, nonobstant cette clause, est responsable.

VERDEAU ET Cie c. LEFLÈRE ET Cie.

Digitized by Google

ARRÊT

« LA COUR,

Sur l'appel principal :

Adoptant les motifs de la décision entreprise.....

Sur l'appel incident :

Attendu que l'armateur est garant de l'exécution, par le capitaine, de toutes les obligations qui dérivent du contrat de transport ;

Attendu que le capitaine est, de son côté, tenu de livrer aux destinataires le chargement avec tous ses accessoires ;

Attendu, dans l'espèce, que, pour l'arrimage et la bonne conservation du chargement de sel confié aux soins des capitaines du *Maroc* et du *Roger*, Leflère et Cie avaient garni la cale de ces navires d'un fardage consistant en nattes et toiles d'une valeur relativement importante ; que ce fardage était l'accessoire de la cargaison et que Leflère et Cie avaient un intérêt indéniable à sa restitution ; qu'ils n'ont pu l'obtenir que pour partie, malgré leurs réclamations ; qu'on ne saurait admettre, en présence des réclamations faites au capitaine du *Maroc*, qu'il y ait eu de la part de celui-ci une simple négligence, couverte par la clause d'irresponsabilité de la charte-partie, mais une inexécution volontaire de ses obligations de transporteur ; que c'est donc à tort que le Tribunal a débouté Leflère et Cie de leur demande quant à ce ;

Attendu que la Cour possède les renseignements suffisants pour évaluer les nattes et toiles serpillères dont s'agit, en tenant compte de la détérioration que le contact du sel leur a fait subir ;

Par ces motifs,

Donne acte à Leflère et Cie de leur renonciation au chef de leur appel incident relatif aux dommages-intérêts réclamés pour défaut de chargement de 250 tonnes de minerai ; et statuant tant sur le surplus de l'appel incident que sur l'appel principal, déclare cet appel mal fondé, en déboute Verdeau et Cie ; déclare au contraire fondé l'appel incident ;

Confirme, en conséquence, le jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux du 29 novembre 1899 ;

Emendant, condamne Verdeau et Cie à payer à Leflère et Cie la somme de 100 francs pour valeur des nattes et toiles serpillères ayant servi à tapisser les parois du *Maroc*, et dont la restitution n'a pas été faite par le capitaine de ce navire ;

Digitized by Google

Confirme pour le surplus le jugement dont est appel ; ordonne qu'il sera exécuté suivant sa forme et teneur ;

Condamne Verdeau et Cie à l'amende et aux dépens. »

Du 2 juillet 1901. — Présid. : M. Birot-Breuilh, prés. ; M. Ribet, av. gén. ; plaid. : Mes Cadapaud et Descoubès, avocats.

OBSERVATION. — Cette décision ne semble pas conforme à la jurisprudence la plus générale. Voyez Cassation, 18 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 145; 2 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 465 ; 6 janvier 1902, *ibid.*, XVII, p. 404 ; Havre, 7 mai 1901, *ibid*, XVII, p. 77 ; Rouen, 27 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 303, et les notes sous ces décisions.

Comp. Syra, 23 janvier 1901, *ibid.*, XVII. p. 364; Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence, ibid.*, XVII, p. 227.

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

7 juillet 1902

Connaissement. Clause d'exonération des fautes du capitaine et des défauts du navire. Validité. Effet. Renversement du fardeau de la preuve. Capitaine. Armateur. Faute. Preuve. Charge du réclamateur.

Navire : « Ségovia ».

La clause du connaissement par laquelle l'armateur s'affranchit de la responsabilité des fautes du capitaine et des défauts latents et occultes de la coque ou de la machinerie du navire est licite ; elle a pour effet de déplacer le fardeau de la preuve et d'obliger le réclamateur à prouver la faute du capitaine ou de l'armateur.

VIDEAU ET Cie c. COMPAGNIE SEVILLANA ET CAP. RODRIGUEZ.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que Videau et Cie réclament à l'armateur du steamer *Ségovia* et à son capitaine la somme de 35.674 fr. 15, valeur des marchandises par eux chargées et qui ont reçu des avaries en cours de route, et à la compagnie d'assurances

Indemnity, l'application de la police pour le cas où il serait décidé que les avaries ont leur cause dans une fortune de mer ou une baraterie de patron;

Attendu qu'il résulte des assertions non contestées du capitaine et de l'armateur que les marchandises réclamées ont péri ou ont été avariées à la suite d'une voie d'eau qui s'était déclarée dans les tôles de fond de la *Ségovia* pendant la tempête qui avait assailli le navire dans le golfe de Gascogne; que les parties ne sont pas d'accord sur les causes qui ont donné naissance à cette voie d'eau;

Que l'une d'elle soutient qu'elle provient d'une fortune de mer, tandis que l'autre prétend en faire remonter la responsabilité à l'armateur qui aurait négligé de maintenir le navire en bon état d'entretien;

Attendu que les expertises officielles ou non officielles auxquelles il a été procédé fournissent des arguments dans l'un et l'autre sens; que les experts commis par le Tribunal de commerce ont exprimé l'avis que les voies d'eau avaient été causées par les chocs répétés d'un corps dur, fer ou acier, abandonné ou oublié dans la cale; que l'expert choisi par l'armateur pense au contraire que les tôles qui constituaient l'enveloppe extérieure du navire ont été corrodées par le contact d'une solution de sulfate de cuivre qui composait une partie du chargement;

Attendu que le Tribunal de commerce, abandonnant l'avis émis par les experts de son choix, s'est rallié à cette dernière opinion, tout en admettant que l'usure des tôles était en partie la conséquence du contact des sulfates de cuivre antérieurement transportés, de la fatigue énorme que la tempête avait causée au navire et aussi de l'état défectueux et de l'ancienneté du bâtiment;

Attendu que, de la discussion à laquelle ont donné lieu les expertises, résulte l'incertitude la plus complète sur les origines de la voie d'eau; qu'il est remarquable, d'ailleurs, que des hommes d'une égale compétence et d'une bonne foi indiscutable sont en contradiction formelle à cet égard;

Que leurs opinions divergentes ne reposent que sur des vraisemblances, des raisonnements et des conjectures aussi discutables les unes que les autres; qu'aucune d'elles ne présente un degré de certitude suffisant pour fixer la décision de la Cour;

Digitized by Google

Qu'il convient, dès lors, de déterminer les conséquences juridiques de cette incertitude;

Attendu qu'aux termes de l'une des clauses du connaissement, l'armateur s'est affranchi de la responsabilité des fautes du capitaine et des défauts latents et occultes de la coque ou de la machinerie du navire, qui pouvaient exister ou non au moment de l'embarquement de la marchandise ou au début du voyage ;

Que la validité de cette clause n'est pas plus contestée par les parties qu'elle ne l'est en jurisprudence ; que tout le monde est d'accord sur son effet qui consiste à déplacer le fardeau de la preuve et met à la charge de Videau et Cie l'obligation de prouver la faute du capitaine ou de l'armateur ;

Attendu que Videau et Cie ont bien allégué un défaut d'entretien du navire, mais qu'à cet égard les justifications de l'armateur paraissent suffisantes; que les appellants n'ont pas rapporté une preuve concluante de la faute par eux alléguée, et qu'ils doivent supporter les conséquences de son insuffisance, d'où il résulte que leur demande a été à bon droit repoussée par les premiers juges ;

Attendu que l'offre de preuve conclue par les appelants est sans pertinence ; qu'elle ne tend pas à la démonstration de la faute nécessaire, mais uniquement à la fixation de l'importance de la visite faite par les experts de la cargaison, ce qui est indifférent à la solution du débat;

Attendu que la Cie d'assurances The Indemnity a également interjeté appel du jugement du Tribunal de commerce, mais que cet appel n'est pas justifié ;

Par ces motifs,

Joint, à raison de leur connexité, les appels interjetés par Videau et Cie et par la Cie The Indemnity et sans s'arrêter à l'offre de preuve qu'ils ont conclue et qui est déclarée non pertinente ;

Déclare Videau et Cie et la Cie The Indemnity mal fondés dans leur appel ;

Confirme en conséquence le jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux du 27 février 1901 et ordonne qu'il sortira son plein et entier effet ;

Condamne les appelants à l'amende et aux dépens ».

Du 7 juillet 1902. — 1re Ch. — Prés. : M. Birot-Breuilh,

Digitized by Google

1er président ; M. Plédy, av. gén.; plaid : Mes Brazier, Habasque et Roy de Clotte. avocats.

Observation. — Sur l'effet de la clause dont s'agit, voyez Aix, 20 mai 1901, ce Rec., XVI, p. 772 et la note.

D'une manière plus générale, sur la clause d'irresponsabilité pour un genre particulier d'avaries, comp. Cassation, 31 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 472 ; Havre, 7 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 77; Rouen, 27 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 303 ; Marseille, 26 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 146 ; Marseille, 23 octobre 1901, *ibid.*. XVII. p. 341 et les notes.

Sur la clause d'exonération des fautes du capitaine, comp. Cassation, 18 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 145; 2 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 465; 6 janvier 1902 *ibid.*, XVII, p. 404 et les notes sous ces décisions. *Adde* Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, *ibid.*, XVII, p. 227.

COUR D'APPEL D'AIX

29 mai 1902

Grève d'ouvriers charbonniers. Réceptionnaire de la cargaison, en même temps entrepreneur de débarquement. Taux payé par le capitaine pour frais de débarquement à sa charge. Charte-partie. Interprétation. Rapport entre les sommes payées par le capitaine pour les frais de débarquement à sa charge et les prétentions des grévistes. Droit pour le réceptionnaire-entrepreneur de ne pas justifier de l'emploi des sommes payées. Solidarité des grévistes. Entente partielle impossible. Suspension du cours des staries.

Navire : « Starr-Cross ».

La clause de la charte-partie aux termes de laquelle « en cas de grève, coalition de patrons, troubles et autres causes ou accidents échappant au contrôle des réceptionnaires, empêchant ou retardant le débarquement, les jours de planche sont suspendus », *et la clause d'après laquelle les réceptionnaires, bien que la marchandise leur soit due sous palan, se sont chargés d'effectuer eux-mêmes les opérations de prise en cale incombant au capitaine, moyennant le prix*

fixé à forfait de un shilling par tonne anglaise, doivent s'interpréter l'une par l'autre.

En conséquence, la convention ayant un caractère forfaitaire, il n'y a pas à rechercher si le prix fixé pour le déchargement permettait au réceptionnaire de faire des concessions aux grévistes, en diminuant ses bénéfices.

Une grève, dont la cause n'est, d'ailleurs, pas exclusivement une augmentation de salaires et qui présente les caractères de soudaineté, de généralité et de solidarité entre les grévistes, à un degré tel que toute entente partielle est impossible, constitue bien un événement échappant au contrôle des réceptionnaires. Par suite, en vertu de la charte-partie, le cours des staries doit être supendu pendant toute sa durée.

CAP. MILLBURN c. COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que les premiers juges, ayant à dire si la Compagnie Générale Transatlantique n'avait pas fait une fausse interprétation de la clause de la charte-partie portant qu'en cas de grève, coalition de patrons, troubles et autres causes et accidents échappant au contrôle des réceptionnaires ou retardant le débarquement, les jours de planche seraient suspendus, ont précisé de la façon la plus exacte quelles étaient les conséquences de la grève de mars 1901, en ce qui concerne les obligations assumées par la Compagnie;

Considérant qu'il est en effet manifeste, ainsi qu'ils l'ont reconnu après avoir étudié dans leur ensemble les stipulations du contrat dont s'agit, que les conventions qui liaient les parties avaient un caractère forfaitaire; qu'il est dès lors absolument inutile de retenir, comme s'il pouvait constituer un élément d'appréciation, le bénéfice que l'exécution du contrat était susceptible de procurer à la Compagnie; qu'il n'y a pas lieu, dans ces conditions, de s'arrêter aux conclusions subsidiaires de l'appelant demandant le renvoi des parties devant un arbitre qui aurait pouvoir de se faire représenter les livres de la Compagnie et les conventions existant entre elle et la maison Savon frères relativement aux opérations de désarrimage et de débarquement, que cette vérification serait en l'espèce à la fois injustifiée et inopérante;

Considérant d'ailleurs que si l'on arrivait, ainsi que le soutient sans droit le capitaine Millburn, à reconnaître à la Com-

Digitized by Google

pagnie Transatlantique deux qualités distinctes et à se prononcer sur les obligations découlant pour elle de sa qualité d'entrepreneur du désarrimage du *Star-Cross*, la solution du litige ne s'en trouverait pas modifiée ; qu'il ressort, en effet, jusqu'à l'évidence, des circonstances de la cause que la Compagnie se serait vainement efforcée d'obtenir des grévistes une reprise quelconque du travail, même en usant de la marge qui pouvait exister entre le prix qu'elle recevait du capitaine et celui qui, avant la grève, revenait aux ouvriers charbonniers qui, dans la crainte d'entrevoir la réussite d'ensemble de la grève, avaient rejeté les propositions satisfactoires de certains patrons ;

Considérant qu'il ne ressort en aucune façon des éléments de fait soumis à l'appréciation de la Cour que la Compagnie ait empêché le capitaine Millburn d'effectuer le débarquement du *Star Cross* par les moyens du bord ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Dit et décide que c'est à bon droit que la Compagnie Générale Transatlantique a excipé de la clause de la charte-partie ci-dessus mentionnée ;

Dit et décide que les conventions qui liaient les parties avaient un caractère forfaitaire et qu'il n'y a pas lieu dès lors de se préoccuper soit à l'aide d'un arbitrage, soit par la production des comptabilités ou des contrats, du bénéfice résultant pour la Compagnie intimée des opérations de désarrimage et de déchargement ;

Dit qu'alors même que la Compagnie Transatlantique aurait appliqué en entier au désarrimage du *Star-Cross* le bénéfice que cette opération était susceptible de procurer, elle n'aurait pu obtenir aucune reprise du travail avant la fin de l'ensemble de la grève.

Dit que la Compagnie intimée n'a nullement empêché le capitaine Millburn de faire le débarquement du *Star-Cross* par les moyens du bord ;

Déboute le capitaine Millburn de toutes ses fins et conclusions principales et subsidiaires ;

Confirme en conséquence le jugement entrepris ; dit qu'il sortira son plein et entier effet ; condamne le capitaine Millburn à l'amende et aux dépens de première instance et d'appel. »

Du 29 mai 1902. — 1re chambre. — Présid. : M. Giraud,

Digitized by Google

1er président; M. Lafon du Cluzeau, av. gén.; plaid. : Mes Autran, du barreau de Marseille, et Abram avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, confirmé par le présent arrêt, du 11 février 1902, ce Rec., XVII, p. 595 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

7 août 1902

Affrètement total. Fret fixé au tonneau. Art. 287 C. com. Motifs. Prix des passages Analogie. Application. Capitaine. Passagers. Consentement de l'affréteur. Prix des passages. Droit de l'affréteur.

Navire : « Johannis Moumoutzis ».

En cas d'affrètement total, les motifs qui ont inspire l'article 287 du Code de commerce interdisent, par analogie, au capitaine, de prendre des passagers contre le gré de l'affréteur et sans lui tenir compte du prix des passages.

Il importe peu que le fret soit fixé, non pas en bloc, mais au tonneau.

Dreyfus et Cie c. cap. Andréadis.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait ainsi jugé :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que les sieurs L. Dreyfus et Cie ont affrété le vapeur *Johannis Moumoutzis*, pour aller prendre un plein et entier chargement à Taganrog et Nevorossiski à leur consignation à Marseille, sans autre réserve que celle d'usage, savoir les lieux usités pour loger les apparaux, vivres, provisions et rechanges ;

Attendu que, en vertu de cet affrètement en bloc, les affréteurs acquéraient la jouissance exclusive du navire pour le voyage convenu ; que, s'il est explicitement déclaré dans l'article 287 du Code de commerce que le capitaine ne peut prendre d'autres marchandises sans le consentement de l'affréteur et sans faire bénéficier ce dernier du fret complémentaire qui serait gagné pour compléter le chargement, le cas échéant

Digitized by Google

les mêmes motifs interdisent par analogie au capitaine, sauf réserve expresse dans la charte-partie, de prendre des passagers contre le gré de l'affréteur et sans tenir compte à ce dernier du prix des passages ;

Attendu, en l'espèce, que le capitaine a embarqué à Syra 85 passagers de pont, payant ; que les affréteurs sont fondés à lui demandeur compte des sommes perçues sur les dits passagers ; que le chiffre de 10 fr. par passager paraît au Tribunal manifestement au-dessous de la vérité ; que, faute d'autres éléments, il y a lieu pour le Tribunal, par appréciation, de porter à 2.000 fr. l'indemnité due de ce chef aux sieurs L. Dreyfus et Cie ;

Par ces motifs,

Condamne le capitaine Andréadis à payer aux sieurs L. Dreyfus et Cie la somme de 2.000 fr., montant des causes ci-dessus spécifiées ;

Avec intérêts de droit et dépens. »

Du 28 novembre 1901. — Présid. : M. Boyer ; plaid. : Mes Talon et Autran, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu qu'il résulte, sans ambiguïté, des termes de la charte-partie, que la jouissance intégrale du steamer affrété était assurée aux intimés, qui, par suite, avaient seuls le droit d'utiliser la capacité du navire par eux loué ; qu'il importe peu que le fret fût payable, non pas en bloc, mais au tonneau, le mode de paiement adopté n'étant pas susceptible de modifier la nature du contrat intervenu ;

Par ces motifs et ceux qui ont déterminé les premiers juges,

Confirme le jugement dont est appel qui sortira son plein et entier effet;

Condamne l'appelant à l'amende et aux dépens. »

Du 7 août 1902. — Présid. : M. Montanari-Revest, prés. ; M. Lafon du Cluzeau, av. gén. ; plaid. : Mes Bonnafons (du barreau de Marseille) et Drujon, avocats.

Observation. — Comp. Liège, 24 novembre 1893, ce Rec., X, p 466, ; Anvers, 16 mai 1895, *ibid*, XI, p. 227.

Digitized by Google

Sur l'application par analogie au transport des passagers des règles relatives au transport des marchandises, voyez Alger, 22 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 92.

COUR D'APPEL D'ALGER

20 novembre 1901

Affrètement. Substitution de navire. Chargeur. Acceptation. Navire substitué. Date convenue. Chargement. Impossibilité. Force majeure. Armateur. Navire remplacé. Mise à la disposition du chargeur. Non obligation. — Navire. Arrivée au port de chargement. Date fixée. Armateur. Droit d'utiliser le navire jusqu'à la date fixée. Fortune de mer. Avaries. Relâche. Force majeure. Art. 277 C. com. Convention maintenue. Retard. Non lieu à dommages-intérêts. Application. — Armateur. Prise en charge des marchandises. Point de départ. Mise à disposition sur quai.

Navires : « Saint-Joseph » et « Saint-Antoine ».

I. — Lorsque, le chargeur ayant accepté la substitution d'un nouveau navire à celui primitivement désigné, le navire substitué ne peut prendre charge à la date convenue par suite d'un cas de force majeure, l'armateur n'a pas à mettre à la disposition du chargeur le navire primitivement désigné.

II. — Lorsqu'une date a été fixée pour l'arrivée du navire au port de charge, l'armateur est en droit d'utiliser son navire pour des transports dont la durée ne doit pas normalement dépasser la date fixée.

Les avaries survenues par fortune de mer au navire qui effectue ces transports ou se rend au port de charge, et la relâche qui s'en suit, constituent un cas de force majeure, qui rend applicable l'article 277 du Code de commerce, aux termes duquel la convention subsiste, sans qu'il y ait lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

III. — L'armateur doit être considéré comme ayant pris charge des marchandises, dès qu'elles ont été mises à sa disposition sur quai.

ETCHARD C. TANDONNET FRÈRES ET BURKE ET DELACROIX.

Digitized by Google

Le Tribunal de commerce d'Alger avait ainsi jugé :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Etchard se fondant sur son exploit introductif d'instance, en date du 15 octobre 1899, et sur le rapport d'expert de Ch. Tachet, nommé par le jugement de ce Tribunal du 16 novembre 1899, assigne : 1° Tandonnet frères, armateurs à Bordeaux ; 2° et en tant que de besoin MM. Burke et Delacroix, négociants et agents maritimes, demeurant à Alger, pour s'entendre condamner à lui payer la somme de 9.681 francs ainsi décomposée :

5.488 francs pour dépréciation de 2 francs par hectolitre, soit sur 499 fûts à 550 litres, soit sur 2.744 hectolitres	5.448 francs.
1.000 francs pour location de matériel pendant un mois	1.000 francs.
250 francs, intérêts de l'argent sur 50.000 francs	250 francs.
941 francs, vidanges, dégâts et pertes de fûts fixés par l'expert	941 francs.
202 francs, manipulation du vin sur quai	202 francs.
1.800 francs, pour 204 fûts qui, expédiés à Bayonne et arrivés en retard, ont été refusés par les preneurs qui s'étaient couverts par d'autres arrivages, fûts qui ont dû être emmagasinés, ce qui a occasionné des frais divers qui peuvent être évalués à 1 fr. 50 l'hectolitre	1.800 francs.
Total	9.681 francs.

Attendu que cette demande est basée sur ce que Burke et Delacroix, agissant pour le compte de Tandonnet frères, se sont engagés par conventions verbales à transporter à Bayonne, pour le compte d'Etchard, une quantité de 500 fûts de vin par le vapeur *Saint-Antoine*, devant partir vers le 12 octobre 1898 ;

Que, le 12 octobre 1898, le vapeur *Saint-Antoine* n'était pas encore dans le port et que, le 14 octobre, avant l'arrivée du dit vapeur, le demandeur remit sur le quai 499 fûts ;

Que Burke et Delacroix proposèrent alors la substitution du vapeur *Saint-Antoine* par le vapeur *Saint-Joseph*, disant

Digitized by Google

que ce dernier navire serait à Alger le 18 octobre et que ce retard insignifiant serait largement compensé par ce fait que le *Saint-Joseph* irait directement à Bayonne, tandis que le *Saint-Antoine* devait faire un crochet avant d'escaler à Bayonne;

Que, dans ces conditions, le demandeur aurait accepté la substitution demandée;

Que, Burke et Delacroix ayant pris charge le 10 octobre de 499 fûts, le vapeur *Saint-Joseph* ne s'est pas trouvé à Alger le 18 octobre ni les jours suivants;

Que le vapeur *Saint-Antoine* est revenu à Alger quelques jours après, vers le 22 ou le 23 octobre, au retour de Bône, qu'à ce moment Tandonnet frères et Burke et Delacroix savaient que le vapeur *Saint-Joseph* venait de subir des avaries à la Corogne, que malgré cela Tandonnet frères ont chargé sur le vapeur *Saint-Antoine* une quantité de 350 fûts environ pour le compte d'un autre négociant, laissant sur les quais les fûts du demandeur;

Que Burke et Delacroix dirent alors au demandeur que le vapeur *Saint-Joseph*, ayant terminé ses réparations à la Corogne le 22 octobre, devait se trouver à Alger le 28 ou le 29 octobre;

Qu'au lieu de venir à Alger, le vapeur *Saint-Joseph* a été dirigé sur Alicante, puis sur Valence, où après des avaries réparées, s'est dirigé sur Alger, où il n'est arrivé que le 26 novembre;

Que c'est ainsi que 211 fûts appartenant au demandeur ont été embarqués sur chalands par les sieurs Tandonnet frères ou leurs agents et que 288 fûts sont restés sur les quais;

Que Tandonnet frères ayant déclaré au demandeur qu'ils embarqueraient sous peu de jours les 211 fûts placés sur chalands, mais que, craignant que des dégâts soient survenus à ces fûts avant leur embarquement, le demandeur demanda la nomination d'un expert pour constater les dégâts et les manquants, se réservant de demander des dommages-intérêts;

Attendu que, d'une part, Tandonnet frères se fondant sur l'article 277 du Code de commerce concluent au débouté pur et simple de la demande et se portent reconventionnellement demandeurs en paiement de 100 francs, à titre de dommages-intérêts;

Que, d'autre part, Burke et Delacroix, agents de Tandonnet frères, opposent qu'il est vrai qu'à la date du 8 octobre 1898

Digitized by Google

ils ont négocié avec Etchart pour l'embarquement de 500 fûts à destination de Bayonne sur le vapeur *Saint-Antoine* qui devait charger également pour Tonnay-Charente et Bordeaux vers le 26 octobre;

Que, le 10 octobre, Tandonnet frères leur ayant proposé de remplacer le *Saint-Antoine* par le *Saint Joseph* qui devait charger en plein à Alger directement pour Bayonne, ils proposèrent cette substitution à Etchart qui l'accepta avec empressement, étant tout à son avantage, car il avait ainsi un vapeur en droiture sur Bayonne, alors que le *Saint-Antoine* devait faire un détour par Tonnay et Bordeaux;

Que, cela convenu, les armateurs expédièrent le *Saint-Joseph* de Bordeaux dès le 13 octobre, qui était attendu à Alger le 21 du même mois; mais que malheureusement, devant relâcher à la Corogne, il ne reprit la mer que le 22 octobre pour Alicante où il avait à déposer des fûts vides :

Qu'arrivé à Alicante le 28 octobre, il repartit le lendemain matin pour Alger, mais au milieu de la journée, son arbre de couche se cassa et le navire désemparé dut se faire remorquer à Valence par le vapeur *Mitidja*, où il fut laissé le 29 octobre au soir en attendant l'arrivée de l'arbre intermédiaire ou porte-hélice;

Que, dans le but de satisfaire leurs clients, Tandonnet frères cherchaient à remplacer le Saint-Joseph par un autre navire qu'ils auraient affrété, mais n'y réussirent pas ;

C'est pourquoi ils opposent à leur tour le cas de force majeure prévu par l'article 277 du Code de commerce et concluent aussi au débouté de la demande d'Etchart et se portent reconventionnellement demandeurs en paiement de 200 francs à titre de dommages-intérêts;

Attendu qu'il y a lieu de joindre les demandes et de statuer sur elles par un seul et même jugement;

Sur la demande principale:

Attendu qu'on ne saurait méconnaître que le retard dans le transport des vins a causé à Etchart un sérieux préjudice tant parce que le marché de Bayonne était déjà encombré par des vins semblables aux siens, que par les manquants de fûts et de vin qui se sont produits sur les fûts restés trop longtemps sur chalands et sur quai à Alger;

Mais attendu que le fait qui a occasionné ce retard ne saurait être imputé ni à Tandonnet frères ni à leurs agents Burke et Delacroix;

Digitized by Google

Qu'en effet Etchart, qui avait d'abord convenu avec les défendeurs de faire transporter ses vins à Bayonne par le *Saint-Antoine*, accepta postérieurement la substitution de ce navire par le *Saint-Joseph* ;

Qu'il ne saurait donc après cette acceptation, qu'il ne conteste pas, faire un grief aux défendeurs de ce que, au retour de Bône du *Saint-Antoine*, ceux-ci aient chargé, à l'exclusion de ses fûts, des vins appartenant à d'autres négociants, la substitution par le *Saint-Joseph* du navire *Saint-Antoine* ayant permis aussitôt aux agents de Tandonnet frères d'engager pour ces négociants tout ou partie de ce dernier navire, où les fûts d'Etchart ne devaient plus être chargés ;

Attendu que, Etchart ayant donc accepté le *Saint-Joseph* pour transporter ses fûts, il convient d'examiner si les armateurs sont cause du retard dans l'arrivée de ce vapeur dans le port d'Alger ;

Attendu que le demandeur prétend qu'ayant eu la certitude par les agents de Tandonnet frères que le navire *Saint-Joseph* serait à Alger du 19 au 20 octobre, ainsi que Burke et Delacroix le déclarent dans leur lettre du 27 octobre 1898, ils doivent être déclarés responsables des suites de ce retard parce que le *Saint-Joseph*, au lieu de se diriger le 13 octobre 1898 directement de Bordeaux sur Alger, a pris un chargement pour Alicante et Valence, que, s'étant dévié à tort de sa route directe, le navire a subi des avaries qui ne se seraient pas produites si le navire était venu à Alger directement ;

Attendu, sur cette prétention, qu'il est établi que le navire *Saint-Joseph* devait transporter directement d'Alger à Bayonne les vins d'Etchart, mais qu'il n'en est pas de même en ce qui concerne le parcours pour la venue de ce vapeur de Bordeaux à Alger ;

Que, conséquemment, les armateurs, qui par leurs agents à Alger n'ont donné à Etchard qu'une date approximative sur l'arrivée à Alger du *Saint-Joseph*, étaient en droit d'utiliser ce navire pour le transport des marchandises à destination d'Alicante, de Valence et d'Alger, la durée de ce voyage ne devant pas normalement varier entre 7 et 10 jours, c'est-à-dire le temps indiqué approximativement à Etchart par les agents de Tandonnet frères ;

Que, des avaries s'étant produites d'abord dans son parcours direct à la Corogne, où ce navire a séjourné plusieurs jours, puis à Valence, où, pour s'y rendre, il perdit son hélice, il y a

Digitized by Google

lieu d'attribuer à la fortune de mer le retard dans l'arrivée du *Saint-Joseph* à Alger ;

Qu'il y a donc lieu de déclarer non recevable la demande d'Etchart, sauf ce qui concerne 4 fûts sur 208 mis sur allèges et dont l'expert constate la disparition et dont la valeur contenant et contenu représente 600 fr. 48, somme pour laquelle il y a lieu de prononcer condamnation à l'encontre de Tandonnet frères;

Sur la demande reconventionnelle de Tandonnet frères et de Burke et Delacroix :

Attendu qu'ils ne justifient d'aucun préjudice;

Qu'il n'y a donc pas lieu de faire droit à cette demande ;

Sur les dépens :

Attendu qu'il y a lieu d'en faire masse et de les faire supporter 15/16 par Etchart et 1/16 par Tandonnet frères ;

Par ces motifs,

Statuant contradictoirement et en premier ressort,

Donne acte aux parties de leurs moyens et conclusions ;

Et statuant,

Condamne Tandonnet frères à payer à Etchart la somme de 600 fr. 48, montant de la valeur de 4 fûts égarés, avec intérêts de droit du jour de la demande ;

Déboute Etchart du surplus de sa demande à l'encontre de Tandonnet frères ;

Le déboute aussi de sa demande à l'encontre de Burke et Delacroix ;

Fait masse des dépens et dit qu'ils seront supportés 15/16 par Etchart et 1/16 par Tandonnet frères ;

Déboute Tandonnet frères et Burke et Delacroix de leur demande reconventionnelle en dommages-intérêts, laisse les dépens à leur charge. »

Du 16 juin 1900. — Présid. : M. Tiné, prés. ; plaid. : Me Divielle, avocat.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que les premiers juges ont fait une saine appréciation des faits de la cause ; qu'il résulte, en effet, des documents produits par Tandonnet et Burke et Delacroix, ses représentants, et dont la sincérité ne saurait être contestée, que, si le vapeur *Saint-Joseph* ne s'est pas trouvé à Alger à

Digitized by Google

la date arrêtée entre les parties et n'a pu, par suite, prendre charge à l'époque voulue des 500 fûts de vin qu'il devait transporter à Bayonne, ce fait ne saurait être imputé aux intimés et engager dès lors leur responsabilité ; qu'il est établi que ce vapeur, parti de Bordeaux le 13 octobre, a subi en cours de route des avaries qui l'ont forcé à faire relâche à La Corogne : qu'Etchart a été avisé de cette circonstance par Burke et Delacroix et qu'ils l'ont informé en même temps que ce navire serait rendu à destination le 28 octobre ou le 29 au plus tard ; qu'après avoir débarqué des marchandises à Alicante, il en est reparti le lendemain pour Alger ; mais qu'ayant perdu son arbre de couche pendant ce trajet il a été obligé, pour se réparer, de se faire remorquer à Valence, pour arriver finalement à Alger, fin décembre ;

Attendu que les accidents qui ont marqué le cours de son voyage et empêché Etchard de charger ses fûts en temps utile doivent être considérés comme fortunes de mer et qu'ils constituent par suite des événements de force majeure ; qu'il échet, dès lors, de faire application à l'espèce des dispositions de l'art. 277 du Code de commerce, aux termes desquelles les conventions continuent à subsister dans ce cas, sans qu'il y ait lieu à attribution de dommages-intérêts à raison du retard ;

Attendu que Etchard soutient vainement que, suivant son traité avec Tandonnet et ses représentants, Burke et Delacroix, le *Saint-Joseph* devait se diriger sur Alger sans faire escale à Alicante et que, s'il eût suivi cet itinéraire, il aurait pu embarquer utilement encore les fûts dont il avait à prendre charge ; que rien de pareil n'est révélé par les documents versés aux débats et la correspondance échangée entre les parties ; qu'au surplus, même en se rendant à Alicante, le vapeur pouvait arriver à Alger à la date convenue, qu'il est certain, d'autre part, que, si le *Saint-Joseph* a été dirigé sur Valence, c'est à la suite de la perte de son hélice et non pour y débarquer des marchandises ainsi qu'Etchart l'a à tort allégué ; qu'il est dès lors inexact de dire que Tandonnet et ses représentants ont volontairement manqué à leur convention avec Etchart ; que, d'autre part, lui ayant affrété spécialement le *Saint-Joseph* pour le transport de ses fûts, ils n'avaient pas à tenir à sa disposition un autre navire ; qu'ils l'ont pourtant essayé, mais que leur tentative à cet égard a échoué ;

Digitized by Google

Sur l'appel incident de Tandonnet, Burke et Delacroix :

Attendu qu'il n'est pas fondé ; que Tandonnet doit être considéré comme ayant pris charge des fûts du moment qu'ils avaient été mis à sa disposition sur quai, pour être ensuite embarqués ; qu'il échet de confirmer également à cet égard le jugement déféré ;

Sur la demande en dommages-intérêts de Tandonnet :

Attendu qu'il n'y a lieu de l'accueillir ;

Par ces motifs et ceux non contraires des premiers juges,

Reçoit les appels en la forme ;

Au fond en déboute les appelants ;

Confirme purement et simplemeut le jugement entrepris ;

Dit qu'il sortira son plein et entier effet. »

Du 20 novembre 1901. — 3e ch. — Présid. : M. d'Andrée de Renoard ; plaid. : Mes Divielle et Lefebvre, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Cassation, 1er août 1887, ce Rec., III, p. 263 ; Rouen, 7 août 1896, *ibid.*, XII, p. 478 et les notes.

II. — Comp. Dunkerque, 6 mai 1887, ce Rec., III, p. 41 ; 1er mai 1888, *ibid.*, IV, p. 30 ; 24 avril 1893, *ibid.*, IX, p. 730 ; Marseille, 10 février 1890, *ibid.*. V, p. 664 ; Havre, 19 avril 1898 *ibid.*, XIV, p. 651 ; Honfleur, 11 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 54 ; Anvers 10 février 1890, *ibid.*, V, p. 690 ; Haute-Cour de justice, 3 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 172 et les notes sous ces décisions.

III. — Voyez Nantes, 13 avril 1901, ce Rec., XVII, p. 117 et la jurisprudence en note.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE

13 août 1902

Assurances maritimes. Police. Clause. Règlement d'avaries. Objets remplaçant ceux perdus et endommagés seuls admis. Interprétation. Avaries résultant directement de l'accident. Totalité. Charge des assureurs. — Police. Réparations. Port de réparations. Absence d'indication. Défaut de conditions. Capitaine. Armateur. Liberté. — Navire échoué. Port de relâche. Avaries. Spécification. Difficulté de les constater avant réparation. Absence de caractère définitif.

Navire : « Busturia ».

I. — Lorsque la police d'assurance maritime stipule qu'il n'est admis dans les règlements d'avaries que les objets remplaçant « ceux perdus et endommagés par fortune de mer pendant la durée des risques », les assureurs doivent tenir compte, à concurrence de la somme assurée, de la totalité des avaries résultant directement de l'accident couvert par l'assurance.

II. — Lorsque la police n'impose pas à l'armateur de faire effectuer les réparations dans un port et dans des conditions déterminés, toute latitude est laissée sur ce point au capitaine et aux armateurs, pourvu qu'ils agissent dans l'intérêt des assureurs et comme s'ils n'étaient pas assurés.

III — La spécification des avaries, faite après un échouement et au cours des pourparlers engagés entre l'armateur et les assureurs, ne saurait avoir un caractère définitif, lorsqu'il était difficile de constater à ce moment toutes les avaries, dont une partie pouvait se révéler seulement au cours des travaux de réparation.

Compagnie Cantabrica-Navigacion c. Assureurs.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, le 21 janvier 1901, le vapeur *Busturia*, appartenant à la Compagnie Cantabrica-Navigacion, s'est échoué en face de l'île Amronn, dans la mer du Nord ; qu'après de longs efforts, il fut renfloué le 26 février suivant et ramené à Hambourg par une compagnie de sauvetage, ayant subi de nombreuses avaries ; que les pourparlers engagés alors à Ham-

Digitized by Google

bourg au sujet de la réparation de ces avaries entre le représentant de la compagnie demanderesse, ceux des assureurs et les sieurs Blohn et Voss dans les chantiers desquels le navire avait été placé n'ayant pas abouti, les armateurs décidèrent d'envoyer le navire à Cardif pour faire opérer ces réparations;

Attendu que la Compagnie Cantabrica-Navigacion, qui avait assuré son navire aux compagnies défenderesses pour une somme de 450.000 francs, réclame aux dites compagnies la somme de 345.270 francs, montant du prix des réparations effectuées et devant rester à la charge des assureurs; qu'elle réclame en outre 100.000 francs à titre de dommages-intérêts;

Attendu que pour résister à cette demande les assureurs soutiennent qu'elle serait exagérée; que, au cours des pourparlers engagés à Hambourg, une spécification des avaries aurait été dressée dont l'évaluation serait bien inférieure au chiffre de la demande; que la responsabilité des assureurs devrait être limitée à cette somme et ne pourrait s'étendre à des réparations qui ne seraient pas la conséquence directe de l'échouement;

Attendu que les armateurs auraient en effet eu le tort de ne pas faire effectuer les réparations à Hambourg et d'exposer ainsi le navire avarié à une nouvelle traversée qui n'a pu qu'empirer son état et nécessiter, par suite, des réparations plus importantes, ne rentrant pas dans le risque couvert par l'assurance; qu'ils soutiennent, dès lors, que la somme de 93.972 francs, dont ils font offres réelles, plus 1 franc pour frais, sauf à parfaire, serait l'estimation exacte des réparations pouvant être mises à leur charge; que, sous le bénéfice des dites offres, ils repoussent la demande comme exagérée;

Mais attendu que, s'il est vrai que l'art. 20 de la police d'assurance stipule qu'il n'est admis dans les règlements d'avaries que les objets remplaçant « ceux perdus et endommagés par fortune de mer pendant la durée des risques », il est constant que les assureurs doivent tenir compte, à concurrence de la somme assurée, de la totalité des avaries résultant directement de l'accident couvert par l'assurance; que, d'autre part, la police n'impose pas à l'armateur de faire effectuer les réparations dans un port et dans des conditions déterminés; que toute latitude au contraire est laissée dans ce cas au capitaine et aux armateurs, pourvu toutefois qu'ils agissent dans l'intérêt des assureurs et comme s'ils n'étaient pas assurés;

Attendu que la spécification établie à Hambourg n'a pas eu

Digitized by Google

et ne pouvait avoir un caractère définitif, en raison de la difficulté qu'il y avait à constater à ce moment toutes les avaries causées par l'échouement et dont une partie pouvait se révéler seulement au cours même des travaux de réparation; que les dispaches produites par les assureurs et qui concluent à la somme offerte par eux comme représentant le montant des réparations devant rester à leur charge, émanent de leurs représentants seuls; que le Tribunal ne saurait se baser uniquement sur ces documents qui ne présentent pas de caractère contradictoire ni forfaitaire;

Attendu qu'il y a lieu de recourir à une instruction pour rechercher si les mémoires présentés par la Compagnie Cantabrica-Navigacion à l'appui de sa demande ne comprennent que les réparations des avaries causées par l'échouement du 21 janvier 1901 et pour fixer définitivement la somme qui doit être mise à la charge des assureurs comme réparations des conséquences directes de l'accident;

Par ces motifs,

Renvoie la cause et les parties devant le sieur Laurent, en qualité d'arbitre rapporteur. »

Du 13 août 1902. — Président : M. Laurent; plaid. : M[es] Govare et Delarue, avocats.

Observations. — I. — Comp. Marseille, 31 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 383 et la note; De Valroger, t. IV, n° 1546.

II. — Comp. Nantes, 5 décembre 1891, *N.*, 92.1.154; Marseille, 15 décembre 1896, ce Rec., XII, p. 501; 25 août 1897, *ibid.*, XIII, p. 357; Douai, 15 juillet 1898, *ibid.*, XIV, p. 30 et les notes; *Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg*, art. 130, *ibid.*, XVI, p. 586.

III. — Comp. Havre, 7 mars 1899, ce Rec., XV, p. 93 et la note; *Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg*, art. 127 et suiv,, *ibid.*, XVI, p. 582.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

28 mai 1902

Vente à livrer. Clause « arbitrable à Liverpool ». Portée. Marchandise. Qualité. Classement. Différence. Expertise. Application. Exécution du marché. Difficultés. Arbitrage. Non obligation. — Vente à livrer. Cotons d'Amérique. Clause « conditions du Havre ». Syndicat du commerce des cotons. Dispositions déterminant les usages du Havre. Retard dans l'embarquement. Pénalités. Application.

Navire : « Rio-Jano ».

I. — En matière de vente à livrer, la mention : « arbitrable à Liverpool », placée après l'énonciation de la marchandise, se rapporte exclusivement à l'expertise dont la marchandise vendue peut faire l'objet pour différence de qualité ou de classement.

Cette clause ne saurait avoir pour effet d'obliger les parties à soumettre à des arbitres de la ville désignée toutes les difficultés pouvant naître de l'exécution du marché.

II. — La clause « conditions du Havre », insérée dans un contrat de vente à livrer de cotons d'Amérique, rend applicables au marché les dispositions spéciales élaborées par le Syndicat du commerce des cotons, qui déterminent les usages du Havre pour la vente des cotons de l'Amérique du Nord à livrer au Havre, et établissent une pénalité pour retard dans l'embarquement.

THIEULLENT FRÈRES C. MINOPRIO HOLFORD ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Thieullent frères et Cie, négociants au Havre, exposent qu'ils ont, à la date du 18 octobre 1901, acheté de Minoprio Holford et Cie, négociants demeurant à Liverpool, par l'entremise de René Pesle, leur agent au Havre, 200 B. coton Orléans, Texas good midding, good coton, strong silky staple 1 1/8 to 1 3/6, arbitrables en cas de contestation à Liverpool, embarquement première moitié d'octobre, au prix de 57 fr. 50 les 50 kilog., rendu, conditions du Havre ; rem-

Digitized by Google

boursement à 60 jours vue sur Comptoir National d'Escompte de Paris au Havre ;

Qu'en aliment à ce marché Minoprio Holford et Cie firent application de 200 B. coton marquées JURN par steamer *Rio-Jano* avec connaissement à l'appui portant la date du 15 octobre 1901 à Galveston ;

Mais qu'ayant appris que le steamer *Rio-Jano* ne se trouvait pas à la date du 15 octobre 1901 dans le port de Galveston où il n'est arrivé que le 26 du même mois, ils réclamèrent à leurs vendeurs la pénalité de 2 fr. par 50 kilog., prévue par les articles 10 et 11 des conditions du Havre pour un retard d'embarquement de 9 jours et au delà ;

Que, n'ayant pu obtenir de Minoprio Holford et Cie le règlement de la pénalité dont ils étaient passibles à leur égard, ils se sont vus contraints de les assigner par exploit en date du 27 février 1902, pour s'entendre condamner à leur payer une pénalité de 2 fr. par 50 kilog. sur les 200 B. objet du marché intervenu entre eux à la date du 8 octobre 1901, s'entendre en outre condamner aux intérêts de droit et aux dépens ; voir ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir nonobstant opposition ou appel sans caution ;

Attendu qu'en réponse à cette action Minoprio Holford et Cie soutiennent qu'ils ne sauraient être tenus envers leurs acheteurs de la pénalité résultant de l'application des articles 10 et 11 des conditions du Havre, puisqu'il a été convenu entre eux que le marché dont s'agit serait arbitrable à Liverpool en cas de contestation ;

Que Thieullent frères et Cie devaient dès lors, dans le cas où ils estiment que le marché n'a pas été correctement accompli, demander l'arbitrage à Liverpool et suivant les usages de cette place ;

Attendu que Minoprio Holford et Cie cherchent à donner à la clause « arbitrable à Liverpool », mentionnée sur leur marché, le sens et la portée d'une convention par laquelle les parties contractantes se seraient engagées à soumettre à des arbitres à Liverpool toutes les difficultés pouvant naître de l'exécution du marché ;

Mais que cette interprétation est contraire aux termes mêmes du marché, lequel a été conclu aux conditions du Havre ;

Que par conditions du Havre il faut entendre un ensemble de dispositions spéciales élaborées par le Syndicat du com-

Digitized by Google

merce des cotons et déterminant d'une façon précise les usages du Havre pour la vente des cotons de l'Amérique du Nord à livrer dans le port ;

Que ces dispositions doivent, pour tout marché conclu aux conditions du Havre, être strictement appliquées dans les rapports des parties contractantes sauf sur les points où le marché y a apporté une dérogation formelle ;

Attendu que la mention « arbitrable à Liverpool », placée immédiatement après l'énonciation des marchandises vendues, ne peut se rapporter qu'à la qualité de ces dernières et non à l'ensemble des conventions ;

Qu'en effet le terme « arbitrable » a, en matière de vente à livrer, et suivant une jurisprudence constante, un sens tout à fait précis et doit s'entendre de la fixation des bonifications ou réfactions qui peuvent être allouées pour différence de qualité ou de classement ;

Attendu que dans ces conditions la mention « arbitrable à Liverpool » ne peut viser qu'une contestation relative à la ressortie de la marchandise par rapport au type servant de base à la vente et ne saurait emporter attribution de compétence à des arbitres de Liverpool pour toute difficulté pouvant naître du contrat ;

Qu'au surplus il est certain en fait que, toutes les fois que les parties n'entendent pas seulement que l'arbitrage de la qualité ait lieu à Liverpool, mais qu'en outre des arbitres de Liverpool connaissent de toutes les contestations auxquelles le marché peut donner naissance, elles ont soin de stipuler non pas seulement « arbitrable à Liverpool, au classement de Liverpool », mais « contrat de Liverpool » ;

Attendu que la contestation qui s'est élevée entre les parties est étrangère à la qualité des cotons appliqués par Minoprio Holford et Cie et roule exclusivement sur la tardiveté de l'embarquement, qu'elle doit en conséquence être résolue par l'application des clauses et conditions sous l'empire desquelles le marché a été conclu ;

Attendu qu'aux termes des articles 10 et 11 des conditions du Havre qui font la loi des parties, le vendeur est passible envers l'acheteur d'une pénalité de 2 fr. par 50 kilog. pour un retard dans l'embarquement excédant 8 jours ;

Attendu que Minoprio Holford et Cie ne contestent pas avoir embarqué les 200 B. coton vendues à Thieullent frères et Cie avec un retard de plus de 8 jours ; qu'ils doivent en consé-

Digitized by Google

quence être condamnés à leur payer la pénalité de 2 fr. par 50 kilog. stipulée par les articles 10 et 11 des conditions du Havre ;

Par ces motifs,

Statuant en premier ressort, déclare Thieullent frères et Cie aussi recevables que bien fondés dans leur action ;

Dit et juge que la clause « arbitrable à Liverpool », stipulée au marché, se rapporte exclusivement à l'expertise dont la marchandise vendue peut faire l'objet pour différence de qualité ou de classement ;

Condamne en conséquence Minoprio Horfold et Cie à payer à Thieullent frères et Cie la pénalité de 2 fr. par 50 kilog. prévue, pour un retard de plus de 8 jours, par les articles 10 et 11 des conditions du Havre qui régissent le marché ;

Condamne Minoprio Holford et Cie en tous les dépens;

Dit toutefois qu'il n'y a pas lieu d'ordonner l'exécution provisoire du jugement nonobstant opposition ou appel et sans caution. »

Du 28 mai 1902. — Présid. : M. Lafaurie ; plaid. : Mes Basset et de Grandmaison, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Anvers, 12 mai 1900, ce Rec., XVI, p. 419.

II. — Voyez Havre, 14 septembre 1895, ce Rec., XI, p. 431 et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

25 juin 1902

Connaissement. Défaut de réserves. Marchandises. Livraison à bord. Bon état. Présomption. Capitaine. Avaries extérieures. Obligation de les constater. Vices intérieurs. Qualité. Non obligation. Cafés. Faible odeur de naphtaline. Vice intérieur. Odeur contractée à bord. Absence de preuve. Capitaine. Irresponsabilité.

Navires : « Peï-Ho » et « Dordogne ».

A défaut de réserves sur le connaissement, il y a présomption que les marchandises ont été livrées en bon état sur le navire.

Mais le capitaine n'est tenu de constater que les avaries extérieures dont sont atteints, avant la livraison à bord, les colis qui lui sont confiés, et non les vices intérieurs ou la qualité des marchandises.

Ainsi une faible odeur de naphtaline dont les cafés chargés à bord sont imprégnés ne constitue pas une avarie extérieure, que le capitaine serait obligé de signaler, c'est un vice intérieur dont il n'est responsable que s'il est prouvé que cette odeur a été contractée à bord.

KRONHEIMER ET C[ie] c. COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES, CAP. OLIVIER ET CAP. VEDRÈNE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Kronheimer et C[ie] ont assigné le 22 février 1902 la C[ie] des Messageries maritimes, pour s'entendre condamner à leur payer la valeur de 50 fardes café Moka, venues partie par le steamer *Peï-Ho* et partie par le steamer *Dordogne*, cette valeur devant être établie par état, Kronheimer et C[ie] prétendant cette marchandise avariée par une odeur de naphtaline ;

Subsidiairement pour s'entendre condamner à lui payer des dommages-intérêts à établir par état ;

Subsidiairement encore et avant faire droit, aux fins de voir ordonner une expertise sur ces 50 fardes café ;

Attendu que par le même exploit Kronheimer et C[ie] ont en-

Digitized by Google

core assigné en responsabilité solidaire avec la Cie des Messageries, le capitaine Olivier du navire *Peï-Ho* d'une part et le capitaine Vedrène du navire *Dordogne* d'autre part, cette solidarité devant être proportionnelle à la quantité de fardes transportées par chacun d'eux;

Attendu que le Tribunal, en son audience du 26 février, a désigné M. Philbert pour procéder à cette expertise;

Vu le rapport;

Attendu que pour repousser cette action la Cie des Messageries expose que ses navires n'ont transporté aucune matière susceptible de communiquer une odeur de naphtaline ou de produits analogues aux autres marchandises;

Que Kronheimer et Cie n'établissent la preuve d'aucune faute ou négligence de sa part pouvant engager sa responsabilité;

Qu'elle soutient enfin que les fardes litigieuses ne portaient aucune tache ou souillure;

Qu'il s'agissait d'une simple odeur, c'est-à-dire d'une question de qualité de la marchandise et non d'une avarie extérieure apparente obligeant le capitaine à en faire mention sur ses connaissements à l'embarquement ;

Qu'elle conclut en outre en demandant reconventionnellement au Tribunal de condamner Kronheimer et Cie en raison de leurs agissements à lui payer 1.600 fr. de dommages-intérêts;

Attendu qu'il n'est allégué par Kronheimer et Cie aucun fait permettant de supposer que l'odeur dont sont imprégnés les 50 fardes café ait été contractée à bord du *Peï-Ho* et de la *Dordogne*;

Que de l'examen de la composition de la cargaison il ressort qu'elle ne saurait être attribuée au contact d'aucune des marchandises chargées sur ces navires;

Qu'il s'en suit que le café objet du procès doit être considéré comme ayant été remis à la Cie des Messageries tel qu'il s'est trouvé au débarquement au Havre;

Attendu qu'à défaut de réserves sur les connaissements les marchandises sont présumées avoir été livrées en bon état aux navires;

Attendu que pour sauvegarder les droits réciproques des expéditeurs et des destinataires les capitaines ont le devoir de constater les avaries survenues, avant la livraison à bord, aux colis qui leur sont confiés;

Attendu cependant que les transporteurs n'ont pas à se pré-

Digitized by Google

occuper de la qualité des marchandises, mais uniquement de leur apparence extérieure;

Qu'en l'espèce il s'agit d'un vice intérieur que rien dans l'aspect des fardes ne pouvait faire soupçonner;

Que, s'il est facile de remarquer des déchirures, des traces de mouillure, des taches ou tout autre défaut frappant la vue, il n'en est pas de même d'une odeur qui, pour éveiller l'attention, doit avoir une intensité assez considérable, d'autant plus que nombre de circonstances, telles que la présence simultanée de diverses sortes de marchandises, les influences atmosphériques, peuvent empêcher le sens olfactif de la percevoir;

Attendu que l'expert a reconnu que toutes les fardes ne sont pas atteintes dans la même proportion du vice reproché, que certaines en sont exemptes, qu'il disparaîtra par évaporation et qu'en tous cas le café remplit néanmoins la condition de qualité loyale et marchande et a seulement subi une dépréciation momentanée pouvant donner lieu à une indemnité de 3 fr. 50 par farde;

Attendu que de ces constatations il ressort que l'odeur objet du différend est peu importante et certainement trop faible pour qu'elle puisse être assimilée à une avarie extérieure que les préposés de la Cie des Messageries aient eu l'obligation de signaler;

Attendu que de ces considérations il résulte qu'aucune faute n'a été commise soit par la Cie des Messageries soit par le capitaine Olivier ou le capitaine Védrène ; que la demande de Kronheimer et Cie ne peut donc être accueillie ;

Attendu que la Cie des Messageries n'apporte aucune justification d'un préjudice, qu'en conséquence elle doit être déboutée de sa demande reconventionnelle en dommages-intérêts;

Par ces motifs,

Joint les demandes subsidiaires et la demande reconventionnelle à la principale et statuant sur le tout en un jugement en premier ressort,

Déclare Kronheimer et Cie mal fondés en leur action, les en déboute;

Déclare également mal fondée la demande reconventionnelle de la Cie des Messageries et l'en déboute;

Condamne Kronheimer et Cie en tous les dépens. »

Digitized by Google

Du 25 juin 1902. — Présid. : M. Danvers ; plaid. : Mes Pézeril et de Grandmaison, avocats (1).

Observation. — Sur les réserves que le capitaine doit insérer au connaissement, voyez Havre, 31 janvier 1899, ce Rec., XIV, p. 644 ; Marseille, 19 septembre 1899, *ibid.*, XV, p. 653. Comp. Nantes, 13 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 122 ; Havre, 7 novembre 1899, *ibid.*, XV., p. 326; Havre, 15 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 412 ; Anvers, 3 mars 1888, *ibid.*, IV, p. 90 ; 21 avril 1892, *ibid.*, IX, p. 583; Gênes, 26 avril 1901, *ibid.*, XVII, p. 222; Tribunal supérieur hanséatique, 21 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 478 et les notes.

Sur l'avarie par odeur, comp. Rouen, 13 mai 1891, *ibid.*, VII, p. 122.

Comp. Havre, 7 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 77 et la note critique; Govare et Denisse, *les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, *ibid.*, XVII, p. 227.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

8 juillet 1902

Charte-partie. Clause : fret payable sur poids délivré ou sur poids du connaissement moins 1/2 0/0. Destinataire. Option. Fret payable sur le poids délivré. Pesage. Usages du Havre. Frais de pesage. Charbon. Charge du navire.

Navire : « Sif ».

Lorsque la charte-partie stipule le fret payable sur le poids délivré ou sur le poids porté au connaissement moins 1 1/2 pour cent, à l'option du destinataire, si ce dernier veut régler sur le poids délivré, d'après les usages du port du Havre, les frais de pesage et notamment les frais de pesage de charbon sont à la charge du navire.

Cap. Brau Utne c. Société commerciale d'affrètements et de commissions.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que les parties sont d'accord sur le solde de

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

259 fr. 50 restant dû sur le fret, mais que la Société commerciale d'affrètements et de commissions prétend en déduire les frais de pesage qu'elle a payés, après refus du capitaine de peser au fur et à mesure du débarquement, que ces frais s'élèvent à la somme de 158 fr. 65;

Attendu que la charte-partie du *Sif* stipulait que le fret serait payé sur la quantité délivrée ou sur le poids du connaissement moins 1 1/2 o/o au choix du réclamateur, à charge de le déclarer avant le connaissement du déchargement;

Attendu qu'à l'arrivée du *Sif* et dans les délais stipulés, la Société commerciale d'affrètements et de commissions a déclaré qu'elle entendait régler le fret sur le poids délivré ;

Attendu que dès lors le pesage devenait obligatoire et que le capitaine ne pouvait sans y procéder établir l'importance de son fret et en réclamer le paiement ;

Attendu que les frais de pesage doivent donc, d'après les usages établis au Havre, constatés par la Chambre de commerce et confirmés par la jurisprudence et en raison des principes qui les ont motivés, rester à la charge du navire ;

Attendu qu'en vain le capitaine Brau Utne voudrait prétendre qu'il existe pour les charbons un usage spécial mettant les frais de pesage à la charge du réclamateur ; qu'il ressort seulement des renseignements fournis par les parties que le fret des charbons se règle le plus souvent sur le poids du connaissement et que, si dans certains cas les réclamateurs ont réglé sur le poids délivré sans demander au navire le paiement des frais de pesage, cela tenait à ce que l'octroi pesait gratuitement, mais qu'en dernier lieu cette administration a trouvé qu'il y avait abus dans les demandes qui lui étaient adressées à ce sujet et qu'en fait il est établi que pour la cargaison du *Sif* la Société commerciale d'affrètements et de commissions a payé le montant des frais de pesage ; qu'elle doit en être remboursée par le capitaine Brau Utne qui a profité du pesage pour l'établissement de son compte de fret ;

Par ces motifs,

Statuant en dernier ressort,

Donne acte à la Société commerciale d'affrètements et de commissions de ce qu'elle offre le solde de fret sous déduction des frais de pesage, soit la somme de 100 fr. 85 pour solde de compte ;

Dit cette offre suffisante à charge de la réaliser ;

Digitized by Google

Déboute le capitaine Brau Utne de son action et le condamne aux dépens. »

Du 8 juillet 1902. — Présid. : M. Roederer, présid. ; plaid. : Mes Roussel et de Grandmaison, avocats (1).

Observations. — Voyez conf. Havre, 26 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 780 et la note. Comp. Calais, 29 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 415 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE FÉCAMP

18 juin 1902

Assurances maritimes. Assurance sur corps. Police. Temps des réparations. Gages et vivres de l'équipage. Pêche à Terre Neuve. Marins. Absence de gages. Avaries non prévues. Risque non couvert. Silence de la police. Règles du droit commun. Navire armé pour la pêche. Art. 403. C. com. Vivres et gages de l'équipage. Avaries particulières. Navire armé ni au mois ni au voyage. Inapplication. Loi du 12 août 1885. Vivres et gages de l'équipage. Charge du fret. Absence de fret. Inapplication.

Navire : « Richelieu ».

L'armateur n'est pas couvert des avaries non prévues dans la police d'assurance sur corps, notamment des gages et vivres de l'équipage pendant le temps des réparations du navire, lorsqu'il s'agit d'un armement en vue de la pêche à Terre-Neuve, les marins engagés pour cette pêche ne touchant aucun gage.

Dans le silence de la police, qui doit se suffire à elle-même, on ne peut recourir aux règles du droit commun qu'autant qu'elles sont applicables à l'espèce ; or ni l'article 403 du Code de commerce, qui indique comme avaries particulières les vivres et gages de l'équipage pendant le temps des réparations, quand le navire est affrété au mois ou au voyage, ni la loi du 12 août 1885 qui autorise l'assurance du fret dont les vivres et gages de l'équipage sont une charge, ne sauraient s'appliquer : l'article 403, puisque le navire n'est armé ni au mois ni au

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

voyage, mais pour la pêche, la loi de 1885, puisque, pour une campagne de pêche, il n'y a pas de fret.

Monnier et Tubeuf c. Assureurs.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu qu'à sa sortie du port de Fécamp pour se rendre sur les lieux de pêche le 19 mars 1901 le navire *Richelieu* a éprouvé des avaries qui ont nécessité des réparations dont la durée n'a pris fin que le 10 avril 1901 ;

Que Monnier et Tubeuf, armateurs du dit navire, en leur qualité de sociétaires de la réunion des assureurs particuliers du quartier de Fécamp se sont retournés contre cette société pour obtenir le paiement de 9.924 fr. 50 ; que depuis le début du litige les assureurs ont fait droit en partie à la demande de Monnier et Tubeuf en leur remboursant le montant des réparations des avaries proprement dites ; que la question à trancher actuellement ne porte plus que sur la somme de 1.832 fr. 45 pour dix-sept jours de vivres et de gages de l'équipage pendant la durée des réparations du *Richelieu ;*

Attendu que le règlement volontaire et amiable consenti en cours d'instance par les assureurs ne peut préjuger ni entreprendre en rien sur la solution du litige soumis au Tribunal ;

Attendu que les rapports entre les assureurs et assurés sont réglés par les clauses insérées dans un contrat spécial appelé police et que c'est tout d'abord aux conditions contenues dans ce contrat qu'on doit recourir pour trancher les contestations qui peuvent survenir entre les parties contractantes ;

Attendu que la police d'assurances de la société à laquelle ont adhéré les propriétaires du *Richelieu* prévoit dans son article premier *in fine* les avaries dont elle entend couvrir ses assurés ; qu'on n'y trouve aucune garantie en ce qui concerne les gages et vivres de l'équipage pendant le temps des réparations ; que le silence de la police à ce sujet se comprend d'ailleurs fort bien ; l'assurance de la réunion des assureurs particuliers de Fécamp a été instituée en vue de couvrir les risques d'un armement d'une nature toute particulière, qui a pour but la pêche de la morue à Terre-Neuve ;

Que le marin engagé pour cette pêche ne touche aucun gage, n'est ni au mois ni au voyage, mais à la part ;

Que son travail se traduit en fin de campagne de pêche par

Digitized by Google

une part dans les bénéfices s'il y en a ; qu'il court donc les risques de l'expédition ;

Que le mutisme de la police quant aux gages de l'équipage est donc une conséquence forcée du caractère tout spécial que revêt un engagement de marin pour la pêche à Terre-Neuve ;

Que les conditions du contrat d'assurance se suffisent à elles-mêmes sans avoir besoin de recourir aux règles du droit commun ;

Qu'on ne peut d'ailleurs y recourir qu'autant qu'elles cadrent avec l'espèce à laquelle on veut en faire l'application ;

Attendu que les articles 397 et 403 du Code de commerce indiquent en effet comme avaries particulières les vivres et gages de l'équipage pendant le temps des réparations, mais quand le navire est au voyage ou au mois ;

Que tel n'est pas le cas du *Richelieu;*

Que de plus la loi de 1887 autorise aussi l'assurance du fret dont les vivres et gages de l'équipage sont une charge ;

Mais attendu que les navires terre-neuviers ne sont pas au fret, pendant toute la durée de la campagne de pêche, qui ne se termine qu'au moment du retour du navire en France pour la livraison de sa pêche ;

Qu'aucune assurance ne peut être prise sur un fret qui n'existe pas ;

Attendu que les marins du *Richelieu* engagés à la part pour la campagne de pêche 1901 ont commencé à courir les risques personnels de l'expédition à partir du jour où le bateau armé pour la pêche et en complet état de prendre la mer a opéré sa sortie du port de Fécamp se dirigeant sur les lieux de pêche ;

Attendu que de plus une assurance ne peut avoir une étendue plus large que les risques qu'elle est destinée à couvrir ;

Que dans les conditions d'engagement passées entre les armateurs et l'équipage du *Richelieu* ne figurent pas au titre des avaries communes les gages des marins ; qu'on y énonce simplement les frais de relâche, la nourriture pendant la dite relâche autre que les vivres du bord ;

Qu'il est prouvé au contraire que l'équipage du *Richelieu*, pendant la durée des réparations à Rouen, a été nourri avec les vivres embarqués à bord du navire et en vue de la campagne ;

Digitized by Google

Attendu que la demande de Monnier et Tubeuf se heurte à une difficulté qui en est la condamnation ;

Attendu qu'il y a lieu de se demander sur quelle base il faut tabler pour fixer la quotité des salaires d'un équipage dont les marins sont à la part ;

Que rien n'établit et que la preuve en est d'ailleurs impossible que le retard du *Richelieu* ait influé d'une façon quelconque sur le résultat définitif de la pêche de 1901 ;

Qu'il est plus vrai de dire qu'en admettant l'engagement à la part, les marins prennent à leur charge tous les risques problématiques de la pêche ;

Attendu qu'aux termes de l'article 2 de la police, les assureurs du *Richelieu* sont garants de la baraterie du patron ; que l'accident survenu au bateau et les conséquences qui en ont été la conséquence sont dues à une fausse manœuvre du capitaine ;

Que c'est en effet la mauvaise direction qu'il a imprimée au navire en se trompant de barre, qui a amené la rupture de la remorque et le choc contre l'estacade ;

Mais attendu que même en cas de baraterie l'assurance ne peut être tenue que des avaries prévues par la police; que les gages et vivres de l'équipage n'y figurent pas ; que l'assurance n'a donc pas à les payer ;

Attendu qu'enfin les marins n'ont pas été employés au service des réparations et qu'ils ont été rémunérés des travaux qu'ils ont pu faire ;

Attendu qu'à tous ces points de vue la demande de Monnier et Tubeuf n'est ni fondée ni justifiée ; qu'il y a lieu de les en débouter ;

Attendu que toute partie qui succombe doit être condamnée aux dépens ;

Que cependant il est équitable que les frais faits à ce jour soient supportés par la Compagnie défenderesse qui n'a payé la majeure partie du montant de la demande que sur l'instance formée contre elle ; que l'offre faite par elle à cet effet est suffisante ;

Par ces motifs,

Statuant en premier ressort,

Déclare Monnier et Tubeuf non recevables, en tous cas mal fondés dans leurs demandes, fins et conclusions, les en déboute ;

Digitized by Google

Donne acte à Brindel, ès-qualité, de ses offres, les déclare suffisantes ;

Le condamne en conséquence à supporter et payer les frais faits jusqu'au jour du jugement de mise en délibéré et condamne Monnier et Tubeuf à payer le surplus des dépens à partir du dit jugement de mise en délibéré. »

Du 18 juin 1902. — Présid. : M. Lemétais, prés. ; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre), avocat, et Honoré, agréé (1).

Observation. — Comp. Paris, 9 décembre 1897, ce Rec., XIV, p. 25 et la note; Nantes, 23 juillet 1898, *ibid.*, XV, p. 367.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

23 août 1902

Assurances maritimes. Assurance sur facultés. Port de destination. Navire arrivé depuis plusieurs jours. Sinistre. Marchandise encore à bord. Preuve. Charge de l'assuré. Responsabilité des assureurs.

Navire : « Tamaya ».

C'est à l'assuré qu'il appartient de prouver, pour engager la responsabilité des assureurs, qu'au moment du sinistre qui a fait périr le navire arrivé depuis plusieurs jours au port de destination, les facultés assurées étaient encore à bord.

Leroux c. Assureurs.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, suivant conventions verbales des 7 janvier et 21 février 1902, Leroux avait assuré contre les risques de la mer à diverses compagnies, pour le compte desquelles est citée la compagnie défenderesse comme apériteur, la quantité de 1.000 balles farine à charger sur le navire *Tamaya*, savoir :

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

500 balles à la destination de la Guadeloupe, 500 balles à la destination de Saint-Pierre-la-Martinique ;

Attendu que le *Tamaya* arrivé au commencement d'avril à la Guadeloupe livra les 500 premières balles de farine, lesquelles à la suite d'une expertise furent jugées sérieusement avariées par l'eau de mer; qu'ayant mis de nouveau à la voile, le *Tamaya* mouilla en rade de Saint-Pierre-Martinique le 26 avril ;

Attendu que ce navire s'est perdu corps et biens lors de l'éruption volcanique du mont Pelé survenue le 8 mai ; que Leroux, prétendant que les 500 balles farine étaient à bord du *Tamaya* au moment du sinistre, demande aux assureurs le remboursement de sa perte ; que ses conclusions tendent à ce qu'il plaise au Tribunal valider le délaissement des 500 balles de farine prises en charge par le dit navire, condamner en conséquence le cercle des assureurs aux qualités qu'il agit au paiement de la somme de 12.500 francs, avec intérêts de droit et aux dépens, réserver expressément tous autres droits, moyens et actions de Leroux, notamment quant à une réclamation ultérieure pour perte par défaut de nouvelles ou aux fins de règlement d'avaries ;

- Attendu que les assureurs refusent d'admettre que les marchandises dont il s'agit aient péri avec le *Tamaya*, qu'ils considèrent qu'elles avaient été débarquées et que, si d'ailleurs il existait à cet égard un doute, ce doute devrait leur profiter; que les conclusions du cercle des assureurs tendent au débouté en l'état de la demande formulée contre lui ;

Attendu que la solution de ce litige est rendue particulièrement difficile par ce fait que le terrible fléau anéantit en même temps que le navire et l'équipage la ville de Saint-Pierre avec la plupart des personnes pouvant fournir un témoignage; que les documents de douane et autres ont également disparu; que toutefois les assureurs présentent aux débats une lettre écrite le 2 mai par Susbielle, consignataire du navire, à Rozier, son armateur, laquelle contient cette phrase : « *Tamaya* a mouillé sur notre rade le 26 et terminera ce soir son déchargement » ; mais que Leroux oppose à ce document significatif une lettre non moins explicite de Bellonie, consignataire de la marchandise qui, ayant survécu à la catastrophe, lui écrivait le 1er juin : « Veuillez remplir les formalités pour vous faire rembourser par les assureurs de vos 500 balles de farine par *Tamaya* qui a péri le 8 mai en rade de Saint-Pierre » ; que le

Digitized by Google

19 juin il donnait en ces termes de plus amples explications : « je m'empresse de vous faire savoir que *Tamaya* n'avait « pas débarqué vos 500 sacs farine ; à la suite d'une conver- « sation que j'avais eue avec le capitaine du port, M. Jacque- « naud, nommé par le Tribunal, il avait été convenu que le « navire garderait à son bord les 500 sacs farine susdite « pour en faire une expertise spéciale. Il était entré d'abord « dans la pensée de M. Jacquenaud de classer comme « fortune de mer les sacs portant des traces d'avaries et « de considérer comme vice propre de la marchandise les « sacs qui n'étaient pas tachés, mais qui contenaient de la « farine en boule. Le capitaine était d'accord pour ne me « livrer la farine définitivement qu'après une expertise « minutieuse, car je soutenais que les avaries des sacs en « boules non tachés avaient été provoquées par le contact des « sacs tachés et j'ajoutais que je ne recevrais pas les sacs en « boule dont la nature de l'avarie serait imputée au vice « propre. L'expertise devait avoir lieu le 12 mai après le « passage du courrier français » ;

Attendu que Leroux qui ne saurait nier la contradiction existant entre la lettre de Susbielle et celles de Bellonie, allègue en tous cas que ce dernier devait, comme consignataire des marchandises, être mieux renseigné que le consignataire du navire ; que, d'après lui, du 26 avril, date du mouillage, au 2 mai, le délai n'a pas été suffisant pour faire la déclaration, subir l'expertise, décharger, etc. ; que d'ailleurs, comme l'explique Bellonie, l'état des farines aurait été un motif sérieux de surseoir au débarquement ; qu'il ajoute enfin que c'est à l'assureur qu'incombe le fardeau de la preuve ; que la preuve du débarquement de la marchandise d'après lui n'étant pas faite la police doit produire tout son effet ;

Mais attendu qu'il résulte des déclarations de l'armateur qu'il ne restait à bord du *Tamaya* à l'arrivée à Saint-Pierre que 140 à 150 tonnes sur lesquelles les 500 balles de farine représentaient 40 tonnes ; qu'il serait étrange que Susbielle, bien placé pour être renseigné, eût annoncé le 2 mai le déchargement complet du navire pour le soir même, si réellement une partie aussi notable des marchandises à débarquer devait y rester jusqu'au 12 mai ;

Attendu par ailleurs que la quantité de 140 à 150 tonnes n'était pas si considérable qu'on ne pût pas la débarquer entièrement du 26 avril au 2 mai ;

Digitized by Google

Attendu enfin que l'on conçoit difficilement le séjour prolongé auquel on aurait soumis ces farines, quand il est constant que l'avarie des marchandises ne pouvait que s'aggraver à bord ; que Bellonie le sentait si bien qu'apprenant les avaries constatées à la Guadeloupe, il s'inquiétait du long séjour fait par le navire à cette escale pour les farines qu'il avait lui-même à recevoir ; que l'on se demande alors pourquoi les intéressés, y compris les agents des assureurs, auraient reculé ainsi la date de l'expertise au lieu d'effectuer le déchargement le plus tôt possible, soit avant, soit après expertise ;

Attendu au surplus que les assureurs, voulant s'entourer de tous les renseignements de nature à les éclairer, ont recueilli sur place depuis la catastrophe tous les témoignages et documents pouvant présenter de l'intérêt ; que les affirmations produites devant leurs agents confirment catégoriquement l'entier déchargement du *Tamaya* à la date du huit mai ; qu'il résulte de ces considérations que tout fait présumer que la marchandise surtout dans l'état où elle se trouvait, avait dû être débarquée et que des deux documents contradictoires en présence desquels on se trouve, l'un est corroboré, l'autre très affaibli, sinon détruit par les présomptions et circonstances de la cause ;

Attendu que, s'il doit subsister un doute, la solution du litige dépend en ce cas de la question de savoir à qui incombe le fardeau de la preuve ; attendu que Leroux prétend que cette charge incombe à l'assureur, que d'après lui, dès que l'existence du chargement est démontrée, la police commence et continue son effet jusqu'au moment où l'assureur prouve sa libération en prouvant la remise par le navire des effets assurés au destinataire ;

Mais attendu que Leroux ne présente à l'appui de cette thèse aucun texte de loi et aucune décision de jurisprudence ; que l'article 383 du Code de commerce dit au contraire que les actes justificatifs du chargement et de la perte sont signifiés à l'assureur avant qu'il puisse être poursuivi pour le paiement des sommes assurées ; que, s'il est vrai de dire que tout mode de preuves peut suppléer les actes justificatifs, il est constant que cette preuve, quelles que soient les circonstances, reste à la charge de l'assuré qui doit, suivant l'expression des jurisconsultes Lyon-Caen et Renault, prouver la fortune de mer à raison de laquelle il agit contre l'assureur conformément à la règle *actori incumbit probatio* ;

Digitized by Google

Attendu qu'en présence des documents et des présomptions contradictoires qui viennent d'être signalés, le document isolé fourni par Leroux ne pouvant, malgré sa précision, avoir à lui seul force probante, il en faut conclure que Leroux ne fournit pas actuellement la preuve qui lui incombe de la fortune de mer par suite de la présence des marchandises à bord du *Tamaya* lors du sinistre du 8 mai ; que par conséquent on ne peut en l'état que le débouter de sa demande ;

Attendu que rien ne s'oppose à ce qu'on lui réserve tous autres droits et actions ultérieures conformément à ses conclusions ;

Par ces motifs,

Déboute en l'état Leroux de ses fins et conclusions ;

Lui réserve tous autres droits, moyens et actions, notamment quant à une réclamation ultérieure pour perte par défaut de nouvelles ou aux fins de règlement d'avaries ;

Condamne Leroux aux dépens. »

Du 23 août 1902. — Prés. : M. Vincent ; plaid. : Mes Guisthau et Pichelin, avocats (1).

Observation. — Comp. Cassation, 4 novembre 1895, ce Rec., XI, p. 413 ; Aix, 29 mars 1887, *ibid.*, II, p. 666 ; Seine, 12 janvier 1888, *ibid.*, III, p. 570 et les notes.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX

1er mars 1902

Connaissement. Etats-Unis. Soumission à la loi américaine du 13 février 1893. Loi non contraire à l'ordre public. Application en France. Clause « poids, quantité et qualité inconnus ». Quantité portée au connaissement. Manquant. Armateur. Responsabilité.

Navire : « Hiso ».

Les clauses d'exonération insérées dans un connaissement créé aux Etats-Unis, et dans lequel il est stipulé que les parties se soumettent à la loi américaine du 13 février 1893, doivent être appréciées d'après cette loi, qui est applicable en France comme n'ayant rien de contraire à l'ordre public.

(1) Communication de Me Pichelin, avocat à Nantes.

Digitized by Google

Dès lors, malgré la clause : « poids, quantité et qualité inconnus », insérée au titre, l'armateur est responsable du manquant sur la quantité portée au connaissement.

CAMENTRON ET FILS c. H. BORDES ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, pour faire repousser la demande de Camentron et fils, H. Bordes et Cie soutiennent qu'ils sont exonérés de toute responsabilité par la clause insérée dans leur connaissement : poids, quantité, qualité inconnus ;

Attendu qu'à l'encontre de cette prétention, Camentron et fils invoquent les prescriptions de la loi américaine du 13 février 1893 à laquelle se réfère le connaissement dont ils sont porteurs ;

Qu'il y a donc simplement lieu de rechercher si cette réglementation étrangère est applicable dans l'espèce ;

Attendu qu'il est établi, et d'ailleurs non contesté, que le connaissement a été créé à New-York, à la date du 24 janvier 1901 ; qu'il y est expressément indiqué que les parties contractantes déclarent se soumettre pour l'exécution du transport à toutes les dispositions édictées par l'acte du Congrès des Etats-Unis du 13 février 1893 ; que c'est donc à cette loi applicable en France comme n'étant pas contraire à l'ordre public qu'il faut se référer pour apprécier la clause d'exonération invoquée par Bordes et Cie ;

Attendu qu'aux termes de la loi précitée, tous mots ou clauses insérés dans les connaissements, exonérant le capitaine ou l'armateur de leur responsabilité pour perte ou avarie résultant de négligences, fautes ou défauts dans le déchargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison convenable de toutes les marchandises légitimes à eux confiées, sont nuls, non avenus et sans effet ;

Qu'en outre, il est stipulé à l'article 4 que le capitaine ou les armateurs sont tenus de délivrer aux expéditeurs un connaissement indiquant, entre autres choses, le nombre des colis embarqués, et que ce document constitue la preuve *de prima facie* que les marchandises qui y sont désignées ont bien été reçues par le navire ;

Attendu, dans ces conditions, que Bordes et Cie doivent être tenus pour avoir effectivement accepté comme exact le nombre de douelles inscrit sur le connaissement du vapeur *Hiso*, qu'ils

Digitized by Google

sont donc responsables de cette quantité et redevables aux réceptionnaires de la valeur du manquant constaté au débarquement ;

Attendu que ce manquant, fixé par Camentron et fils à 614 fr. 71 n'est pas contesté dans son chiffre ;

Par ces motifs,

Condamne Henri Bordes et Cie à payer à Camentron et fils la somme de 614 fr. 71 avec intérêts de droit, les condamne aux dépens. »

Du 1er mars 1902. — Prés. : M. Magne, prés. ; plaid. : Mes Vénot et Méaudre-Lapouyade, agréés.

Observation. — Voyez Cassation, 26 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 7 ; Havre, 25 octobre 1898, *ibid.*, XIV, p. 364 ; 26 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 324 ; Rouen, 16 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 17 et les notes.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

2 janvier 1901

Vente. Marchandise débarquée en état d'avarie. Prélèvement contradictoire d'échantillons. Acheteur. Retirement sous réserves. Effet. Expertise sur échantillons. Marchandise. Risque nouveau. Aggravation d'avarie. Charge de l'acheteur. — Expertise. Lieu de la livraison. Circonstances particulières. Pouvoirs du juge. Expertise sur échantillons. Lieu de l'expertise. Siège du Tribunal. Domicile des parties en cause.

Navire : « Giano ».

I. — Le prélèvement contradictoire d'échantillons sur la marchandise vendue et débarquée en état d'avarie, suivi du retirement sous réserves par l'acheteur, a pour effet de faire porter l'expertise à intervenir sur les échantillons ; par suite, tout risque nouveau ou toute aggravation d'avarie postérieure à ce prélèvement reste à la charge de l'acheteur.

II. — Si, en principe, l'expertise doit se faire au lieu de la livraison, le juge peut néanmoins s'inspirer des circons-

Digitized by Google

tances de la cause pour en décider autrement et ordonner que l'expertise, puisqu'elle doit porter sur des échantillons, sera faite dans la ville où siège le tribunal saisi de l'affaire et où toutes les parties sont domiciliées, et non au lieu de la livraison.

GALULA C. WALLER FRÈRES.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Waller frères ont vendu à Galula et expédié par le vapeur *Giano* une partie maïs du Danube livrable à Sousse ;

Attendu que, au débarquement de la marchandise à Sousse, des difficultés se sont élevées au sujet de l'état d'avarie de la marchandise ; que les parties ont fait procéder à un prélèvement contradictoire d'échantillons cachetés à double, après quoi la marchandise a été retirée et reçue sous réserves par l'acheteur ;

Attendu que le prélèvement des échantillons n'aurait aucun sens s'il ne signifiait que les parties ont entendu faire porter l'expertise à intervenir non pas sur la marchandise elle-même, mais seulement sur sa représentation au moyen des échantillons, en permettant à l'acheteur de retirer la marchandise sous réserve d'une bonification à déterminer ultérieurement sur le vu des dits échantillons ; qu'il en résulte que l'état d'avarie ayant pu se produire le cas échéant doit être déterminé et arrêté au moment de la prise d'échantillons, tout risque nouveau ou toute aggravation d'avarie restant à la charge de l'acheteur ;

Attendu que, s'il est vrai que l'expertise en principe doit être faite au lieu de la livraison, qui en l'espèce est Sousse, le Tribunal peut néanmoins s'inspirer des circonstances particulières et exceptionnelles du fait pour en décider autrement ;

Attendu qu'en l'état du prélèvement contradictoire, au moment du débarquement, d'échantillons devant faire l'objet de l'expertise, le Tribunal estime qu'il y a lieu, dans l'intérêt d'une administration plus prompte, plus économique et plus éclairée de la justice, aussi bien que dans l'intérêt des parties elles-mêmes, toutes deux domiciliées à Marseille, de décider que l'expertise sera faite à Marseille, sur le vu des échantillons contradictoirement prélevés ;

Digitized by Google

Par ces motifs,

Préparatoirement nomme MM. Bendit, Limburger et Guigou, experts, à l'effet de, serment préalablement prêté en mains de M. le Président, vérifier la qualité de la marchandise en litige sur le vu des échantillons qui leur seront expédiés et remis par la partie la plus diligente ; dépens réservés ; le présent jugement exécutoire nonobstant appel sans caution. »

Du 2 janvier 1901. — Présid. : M. Bourdillon ; plaid. : Mes Jourdan et Talon, avocats.

Observations. — I. — Comp. Marseille, 7 décembre 1898, *M.*, 99. 1. 77; Marseille, 11 octobre 1899, ce Rec., XV, p. 462.

II. — Sur le principe que l'expertise doit se faire au lieu de la livraison, voyez Marseille, 18 septembre 1888, *M.*, 89. 1. 23. Comp. Tables décennales, v° *Expertise*, nos 16-18 ; *ibid.*, v° *Vente, coût et fret*, nos 19-20. Sur les cas où il y a lieu de faire exception à ce principe, voyez Marseille, 1er mars 1883, *M.*, 83. 1. 148.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

12 décembre 1901

Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Polices flottantes. Assuré. Possibilité d'application du risque après le sinistre. Conditions de la police. Nécessité d'observation stricte. Chargement. Constatations. Connaissement. Chargement sur allèges. Date postérieure à celle du connaissement. Déclaration d'aliment. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Date du connaissement.

Navire : « Diolibah ».

Si le mécanisme des polices flottantes donne, dans certains cas, à l'assuré la faculté d'appliquer aux assureurs un risque après le sinistre, l'exercice de cette faculté est strictement subordonné aux conditions stipulées dans la police.

Le connaissement est, par excellence, le document qui sert à constater le chargement.

En conséquence, lorsque la police stipule que les déclarations d'aliment doivent être faites dans les vingt-quatre

Digitized by Google

heures de la réception des documents établissant le chargement, ce délai court de la date du connaissement.

Il importe peu que le chargement effectif sur allèges ait eu lieu à une date postérieure.

CRÉDIT LYONNAIS c. CYPRIEN FABRE ET Cie, CHOURAQUI ET LASRY, DE LOYS ET ASSUREURS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le Crédit Lyonnais est porteur de traites documentaires afférentes à 560 sacs tuzelle tendre Bel-Abbès, marquées C. F. L., chargées à Oran par Chouraqui fils et Lasry sur vapeur *Diolibah* de la Cie Cyprien Fabre ;

Attendu que cette marchandise ayant péri dans la nuit du 19 au 20 novembre 1900 après son chargement sur allèges et avant sa mise à bord effective n'a pu être livrée au Crédit Lyonnais qui, subrogé aux droits de son cédant le sieur Mercier, acheteur de la marchandise à Chouraqui et Lasry, a cité ces derniers en paiement de 11.080 fr., valeur des marchandises en question ; que le même Crédit Lyonnais a également mis en cause Cyprien Fabre et Cie, transporteurs de la marchandise ;

En ce qui concerne Cyprien Fabre et Cie :

Attendu que la marchandise ayant péri par fortune de mer, sans qu'aucune faute soit imputable aux transporteurs, il y a lieu de mettre tout d'abord ces derniers hors de cause ;

En ce qui concerne Chouraqui et Lasry :

Attendu que ces derniers qui avaient reçu de leur acheteur, le sieur Mercier, l'ordre de faire assurer la marchandise au départ sont tenus de rendre compte de leur mandat et responsables des fautes lourdes qu'ils auraient pu commettre dans son exécution ; qu'ils ont eux-mêmes appelé en cause J. de Loys, agent maritime à Oran, leur mandataire, substitué à l'assurance, ainsi que les assureurs de Bordeaux avec lesquels de Loys leur a déclaré avoir souscrit une police flottante, lesquels assureurs prétendent repousser le risque pour cause de déclaration tardive ; que de Loys prend aussi personnellement des fins en garantie à l'encontre de ces mêmes assureurs ;

Attendu que le débat, en dépit de sa complexité apparente, se résume finalement dans la question de savoir si le risque en litige se trouve bien et dûment couvert par les assureurs,

Digitized by Google

ou si de Loys a commis une faute pouvant engager sa responsabilité personnelle ;

Attendu en fait que de Loys qui se trouve être à la fois l'agent de la C[ie] Cyprien Fabre à Oran et agent maritime agissant pour son propre compte, pouvant également faire application des marchandises qu'on lui confie pour C. Fabre et C[ie] aux assureurs de ce dernier ou à ses propres assureurs, reconnaît avoir reçu de Chouraqui et Lasry le mandat de faire assurer la marchandise par ses propres assureurs ; que le connaissement est en date du 13 novembre ; que la marchandise étant sur allèges a péri en suite d'une tempête qui a sévi dans la nuit du 19 au 20 ; que le 20 novembre seulement de Loys a adressé à ses assureurs de Bordeaux la déclaration d'aliment y relative ; qu'il a avisé ses assureurs du sinistre par télégramme du 22 ; que les assureurs ont signé le 24 l'avenant d'application sous réserves ;

Attendu d'autre part que de Loys était assuré par une police flottante du 10 juillet 1899 qui stipule que les déclarations d'aliment doivent être faites dans les vingt-quatre heures de la réception des documents établissant le chargement ;

Attendu que les assureurs reprochent à de Loys d'avoir fait le 20 novembre une déclaration tardive et inopérante alors que le connaissement était signé depuis le 13 ; que dans ces conditions ils repoussent absolument un risque dont la déclaration leur a été faite après le sinistre intervenu et en dehors du délai de vingt-quatre heures imparti par la clause susvisée de la police ;

Attendu que, si le mécanisme des polices flottantes donne, dans certains cas, à l'assuré la faculté exorbitante du droit commun d'appliquer aux assureurs un risque après même que le sinistre est intervenu et connu, encore faut-il que l'exercice de cette faculté soit strictement subordonné aux conditions stipulées dans la police ;

Attendu, en l'espèce, que la déclaration d'aliment, par dérogation à la règle générale de l'article 7, qui accorde un délai de 3 jours, doit être faite dans le délai restreint de vingt-quatre heures, depuis la réception des documents établissant le chargement ;

Attendu qu'il n'est pas douteux que le connaissement est, par excellence, le document qui sert à constater dans les transports maritimes la remise au capitaine des marchandises destinées à être transportées, soit le chargement lui-même ;

Digitized by Google

que le délai de vingt-quatre heures imparti à de Loys pour faire sa déclaration d'aliment à ses assureurs courait donc du 13 novembre ; qu'il importe peu que le chargement effectif à bord des allèges ait été fait à une date postérieure ; que, s'il a plu à de Loys, pour des raisons de convenances personnelles ou autres, de faire établir un connaissement à la date du 13, il avait à subir toutes les conséquences de ce fait au regard de ses assureurs ;

Attendu que décider autrement serait livrer les assureurs à l'arbitraire et souvent même à la mauvaise foi de leurs assurés ; qu'il importe que le point de départ du délai pour faire la déclaration d'aliment soit constaté par un document ou un fait aussi probant et hors de discussion que possible, tel que la signature ou la remise d'un connaissement, et que c'est bien là l'intention des parties qui ont stipulé et accepté la clause de la police ;

Attendu en résumé que les assureurs sont fondés à repousser le risque dont s'agit ; que de Loys, mandataire de Chouraqui et Lasry aux fins de faire l'assurance a commis dans l'exécution de son mandat une faute lourde dont il doit supporter seul et finalement la responsabilité ;

Par ces motifs,

Joignant les diverses instances respectives introduites par les parties, condamne Chouraqui et Lasry à payer au Crédit Lyonnais la somme de fr. 11.080,15, montant des causes de la demande, avec intérêts de droit et dépens ;

Met C. Fabre et Cie hors d'instance et condamne le Crédit Lyonnais aux dépens de ce chef ;

Déboute Chouraqui et Lasry de leurs fins à l'encontre des assureurs et les condamne aux dépens de ce chef ;

Condamne de Loys à relever et garantir Chouraqui et Lasry du montant des condamnations ci-dessus en principal, intérêts et frais ; avec dépens actifs, passifs et de la garantie ;

Déboute de Loys de ses fins en garantie à l'encontre de ses assureurs et le condamne aux dépens de ce chef. »

Du 12 décembre 1901. — Présid. : M. Roubaud ; plaid. : Mes Autran, David, Aicard et Estrangin, avocats.

Observation. — Voyez Seine, 13 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 485 et la note. Comp. Aix, 3 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 563 ; Cour d'appel des Etats-Unis (3e circuit), 22 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 217.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

18 janvier 1902

Privilèges sur les navires. Art. 191-7° C. com. Fournitures faites en cours de voyage. Prêts. Assimilation. Application. Privilège. Condition. Art. 192-5°. Formalités. Accomplissement. — Navire. Créancier chirographaire. Droit de suite. Navire étranger. Sortie du port. Opposition. Créance. Absence de droit de préférence. Frais. Conservation du gage commun. Privilège.

Navire : « Monte-Rosa ».

I. — Si les fournitures faites en cours de voyage peuvent être assimilées aux prêts faits pendant le voyage et garantis par un privilège sur le navire en vertu de l'article 191-7° du Code de commerce, encore faut-il que le créancier ait accompli les formalités prescrites par l'article 192-5°.

II. — L'exercice du droit de suite sur le navire ne saurait donner au créancier chirographaire aucun droit de préférence au détriment des autres créanciers de l'armateur ; il importe peu que, par une opposition à la sortie du port d'un navire étranger, il ait conservé ce navire au profit de la masse des créanciers ; ce fait lui donne seulement le droit de récupérer par privilège les frais exposés pour la conservation du gage commun.

VIALI c. SIMONOT ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL.

Attendu que l'opposition de Viali, syndic de la faillite Morteo, à Gênes, au jugement de défaut du 15 novembre 1901, est régulière en la forme et faite en temps utile ;

Au fond :

Attendu que, le 2 mars 1901, Simonot et Cie, de Cette, ont fait, dans ce port, des fournitures de charbons pour les besoins du navire *Monte-Rosa* appartenant à Morteo, de Gênes, alors en cours de voyage ; que, en paiement des dites fournitures, Simonot et Cie ont fait traite sur l'armateur qui a accepté ;

Attendu que, dans le cours du même voyage, Simonot et

Digitized by Google

Cie, créanciers en vertu des traites échues, ont fait saisir le navire dans le port de Marseille, le 8 mai 1901 ; que, le 12 juin 1901, Morteo a été déclaré en état de faillite à Gênes; que, le 6 juillet, son syndic a vendu tractativement le navire saisi à un tiers ;

Attendu que, pour dégager le dit navire et obtenir la main-levée de l'opposition pratiquée par Simonot et Cie, une somme de 14.354 fr. 07 a été déposée, le 3 août, en mains de M. le Greffier du Tribunal de céans, laquelle somme est, à l'égard de Simonot et Cie, la représentation et l'équivalent du navire lui-même ; qu'il s'agit aujourd'hui de faire l'attribution de cette somme à qui de droit ;

Attendu que Simonot et Cie prétendent se la faire attribuer par privilège, soit en vertu de l'art. 191, soit en vertu de l'art. 196 C. com. ;

En ce qui concerne l'art. 191, qui énumère les privilèges spéciaux sur les navires :

Attendu, en admettant avec la doctrine et la jurisprudence, que les fournitures faites en cours de voyage puissent être assimilées aux prêts faits pendant le voyage et munis d'un privilège en vertu du § 7 de l'art. 191, encore faut-il que le créancier ait accompli les formalités prescrites par le § 5 de l'art. 192, déterminant les conditions nécessaires pour la conservation de ce privilège ;

Attendu que ce § 5 exige que les sommes prêtées ou les fournitures faites pendant le dernier voyage soient constatées par des états arrêtés par le capitaine, appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage ;

Attendu que Simonot et Cie, qui n'ont pas fait ces formalités, ne peuvent bénéficier du privilège qu'ils invoquent et qu'ils n'ont pas su conserver ;

En ce qui concerne l'art. 196 :

Attendu que le dit article confère aux créanciers simplement chirographaires un droit de suite sur le navire vendu en cours de voyage ; que Simonot et Cie, ont bien pu exercer ce droit de suite sur le navire, à Marseille, ou sur le dépôt espèces qui le représente ; mais que, faute de privilège, ils ne peuvent se faire attribuer de ce chef aucun droit de préférence au détriment de tous les autres créanciers de l'armateur ; que, si, par leur opposition à la sortie du navire, ils ont pu mettre la main sur une partie de l'actif de leur débiteur, malgré l'aliénation qui en était faite, ils ont conservé cette partie d'actif

Digitized by Google

pour la masse des créanciers, sans autre droit propre et privatif que celui de récupérer les frais faits pour la conservation du gage commun ; qu'il en résulte que le syndic de faillite Morteo, dûment habilité en France par un arrêt d'exéquatur de la Cour d'appel d'Aix, en date du 27 novembre 1901, a seul qualité pour revendiquer la propriété de la somme en litige ;

Par ces motifs,

Reçoit en la forme Viali, syndic Morteo, en son opposition au jugement de défaut du 15 novembre 1901 ; au fond, rétractant le dit jugement, déboute Simonot et Cie de leurs fins et conclusions ; dit et ordonne, au contraire, que, sous la seule déduction des frais d'opposition et de séquestre, privilégiés au profit de Simonot et Cie, M. le Greffier du Tribunal de céans, séquestre dépositaire de 14.354 fr. 07, sera tenu de remettre la dite somme en mains de Viali, ès-qualités ; quoi faisant bien et valablement déchargé ; condamne Simonot et Cie aux dépens de l'opposition, ceux du défaut tenant. »

Du 18 janvier 1902. — Prés. : M. Benet ; plaid. : Mes Aicard et Rouvière, avocats.

Observations. — I. — Doctrine et jurisprudence constantes. Voyez Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 et la note.

II. — Il est de principe qu'il n'y a pas de privilège sans un texte formel ; voyez Havre, 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

20 février 1902

Compagnie des Docks et Entrepôts. Dépositaire. Marchandises déposées. Frais de magasinage et assurance. Art. 1948 C. Civ. Droit de rétention. Garantie des frais relatifs au dépôt. Retrait partiel. Frais dus. Absence de droit sur le solde du dépôt. Limitation du droit de rétention. Frais afférents aux marchandises restant en magasin. Privilège général du commissionnaire. Sommes dues par le déposant. Faillite. Absence d'opérations de commission. Défaut de privilège.

La Compagnie des Docks et Entrepôts doit être considérée non comme un commissionnaire, mais comme un simple

Digitized by Google

dépositaire à l'égard des marchandises déposées dans ses magasins et pour les frais de magasinage et d'assurance dus à raison de ce dépôt.

Le droit de rétention établi au profit du dépositaire par l'article 1948 du Code civil ne garantit que les seuls frais afférents aux marchandises objet du dépôt. S'il est divisible, le retrait d'une partie de ces marchandises fait perdre au dépositaire le droit qu'il avait sur elles pour les frais dont elles sont grevées, sans qu'il puisse le reporter en garantie de la totalité de sa créance sur le solde du dépôt ou sur d'autres marchandises appartenant au même déposant.

La Compagnie des Docks ne pourrait, en cas de faillite du déposant et pour les sommes qu'il lui doit, revendiquer sur toutes les marchandises à lui appartenant déposées dans ses magasins le privilège général du commissionnaire que si elle en avait joué le rôle en faisant des prêts ou avances ou des opérations autres que celles qui se rattachent au dépôt comme accessoires nécessaires.

Cie des Docks et Entrepots de Marseille c. Liquidateurs Moutte et Cie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la Compagnie demanderesse réclame son admission, comme créancière privilégiée, au passif de la liquidation judiciaire Moutte et Cie de Bouffier fils, pour la somme de 296 fr. 10, solde débiteur de son compte-courant ;

Attendu que la créance de la Compagnie des Docks a pour cause des droits de magasinage et d'assurance dus par les marchandises déposées dans ses magasins, dont une partie a été retirée à diverses dates et dont un solde seulement reste en dépôt ;

Attendu que la Compagnie revendique le privilège que l'art. 95 du Code de commerce attribue au commissionnaire, en vertu duquel elle aurait le droit d'affecter les marchandises qui lui restent consignées, tant au paiement des frais dus par les marchandises encore dans son magasin, qu'au paiement de ceux afférents aux marchandises enlevées ;

Attendu qu'aux termes de l'article 1948 du Code civil, le dépositaire n'a qu'un droit de rétention de la chose jusqu'à

Digitized by Google

l'entier paiement de ce qui lui est dû à raison du dépôt; que ce droit ne survit pas au dépôt et s'évanouit en même temps que la chose sort des mains du dépositaire; que la remise d'une partie de la chose déposée, lorsqu'il s'agit de marchandises divisibles, fait perdre au dépositaire le droit qu'il avait sur elles, et qu'il ne peut le reporter, soit sur les autres parties dont il est resté détenteur. soit sur d'autres marchandises remplaçant les premières;

Attendu qu'il n'en serait autrement que si la Compagnie demanderesse avait joué le rôle d'un commissionnaire, en faisant des prêts sur nantissement, des avances autres que les frais ordinaires du dépôt, ou des négociations de warrants, etc.; mais attendu, en l'espèce, que les frais réclamés par la Compagnie demanderesse se rattachent tous exclusivement au dépôt, que la Compagnie des Docks n'a donc été qu'un simple dépositaire; que son droit de rétention dérivé de l'art. 1948 ne couvre que les frais relatifs aux marchandises dont elle reste dépositaire au moment de la demande, à l'exclusion de tous autres à raison desquels elle ne peut produire qu'à titre chirographaire;

Par ces motifs,

Au bénéfice de l'offre faite par les liquidateurs d'admettre la Compagnie demanderesse au passif de la liquidation judiciaire Moutte et Cie, à titre privilégié pour la somme de 31 fr. 65, et à titre chirographaire pour le surplus, déboute la Compagnie des Docks de sa demande et la condamne aux dépens. »

Du 20 février 1902. — Présid. : M. E. Boyer; plaid. : Mes Aicard et Autran, avocats.

Observation. — La question résolue par ce jugement présente une certaine importance. Depuis longtemps les magasins généraux revendiquent le privilège du commissionnaire pour les frais et avances qu'ils ont pu faire à raison des marchandises à eux confiées en dépôt.

En ce qui concerne les prêts ou avances, la jurisprudence semble accorder le privilège du commissionnaire aux établissements qui se livrent à ces opérations depuis la loi du 4 août 1870 (ou même avant, si l'on admet que la loi du 28 mai 1858 et le décret du 12 mars 1859 ne les interdisaient pas), comme elle le reconnaît aux banquiers. Voyez Paris, 17 décembre 1867, *Sirey*, 68. 2. 186; Cassation, 14 juin 1877,

Digitized by Google

Dalloz, 78. 1. 475; Ruben de Couder, *Dictionnaire de droit commercial*, v° *Magasins généraux*, n° 86.

Mais si le magasin général se borne à son rôle de dépositaire, peut-il revendiquer le privilège général du commissionnaire pour les frais qui lui sont dus à raison d'opérations considérées comme accessoires nécessaires du dépôt, telles que le désarrimage, la prise en cale des marchandises, la mise à quai, le pesage, la reconnaissance, la mise en sacs, la mise en magasin, les mesures de conservation, assurance, pelletage, bâchage, et autres, la sortie de magasin, etc. ?

La jurisprudence de Marseille l'avait tout d'abord admis, presque comme un axiome et sans donner de motifs. Voyez Marseille, 27 septembre 1892, ce Rec., VIII, p. 116.

Elle était allée jusqu'à décider que le magasin général, pour le débarquement des marchandises destinées à être mises en dépôt, était un commissionnaire de transports et en avait le privilège. Voyez Marseille, 31 août 1869, *M.*, 69. 1. 239.

C'était, semble-t-il, donner au rôle du commissionnaire une extension qu'il n'a pas et le confondre avec l'entrepreneur de débarquement. Comp. Tunis, 31 octobre 1895, ce Rec., XII, p. 613 et la note; Marseille, 11 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 595.

La Cour de Rouen a jugé au contraire que le magasin général, pour ce genre d'opérations accessoires du dépôt, n'était et ne pouvait être considéré que comme un dépositaire et n'avait pour garantie du paiement des dépenses nécessitées par ces opérations que le droit de rétention établi par l'article 1948 du Code civil, droit strictement limité aux seuls frais afférents au dépôt. C'est cette manière de voir que le Tribunal de Marseille, modifiant sa jurisprudence antérieure, vient de sanctionner par le jugement analysé. Voyez Rouen, 24 mai 1892, *Rec. Rouen*, 92. 1. 154; 1er avril, 10 juin 1892, *ibid.*, 92. 1. 229.

Mais si les magasins généraux, pour les frais de magasinage et autres relatifs aux dépôts, n'ont pas le privilège du commissionnaire, ne peuvent-ils invoquer une autre garantie ? En échange de la facilité qu'ils offrent de régler ces dépenses non pas au comptant mais en compte-courant, les magasins généraux exigent des déposants, au moment de l'ouverture du compte, l'affectation générale de toutes les marchandises à eux appartenant qui séjourneront dans leurs établissements, en garantie des sommes qu'ils pourront devoir.

Digitized by Google

Pareil engagement en droit paraît être une constitution de gage général, sorte de privilège conventionnel, ou plutôt une promesse de gage sur choses à venir indéterminées, en garantie d'une dette future et éventuelle ; est-il valable et opposable aux tiers, surtout en cas de faillite du déposant ?

Il semble heurter l'article 2074 du Code civil qui prescrit la spécialisation du gage et de la créance, et l'article 2082 du même Code qui n'admet l'affectation du gage à une autre dette que celle pour laquelle l'objet avait été engagé que dans des conditions spéciales.

Enfin il paraît en contradiction avec ce principe que le privilège du commissionnaire lui-même (qui repose sur l'idée de gage) ne porte que sur les marchandises en vue desquelles il a consenti des avances.

Voyez en ce sens Cassation, 24 décembre 1866, *M.*, 68. 2. 3; Rouen, 20 juin 1883, Cassation, 28 avril 1884, *Dalloz*, 85. 1. 60 ; Marseille, 2 septembre 1888, *M.*, 88. 1. 47 ; *contrà* Rouen, 29 mars 1892, ce Rec., VIII, p. 30.

Comp. Aubry et Rau, t. IV, § 431, 432 ; Lyon-Caen et Renault, t. III, n° 257 ; Baudry-Lacantinerie et de Loynes, t. 1, n°s 5, 36, 51, 52, 53, 54, 148 ; Duranton, t. XVIII, n°s 518, 520, 521 ; Troplong, *Nantissement*, n°s 194 et suiv. ; Fuzier-Hermann, *Rep. gén. alph. du droit français*, v° *Gage*, n°s 5 et suiv., 135 et suiv., 471 et suiv.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ALGER

23 juin 1902

Connaissement. Clause attributive de compétence. Marchandise déposée en douane. Avis de la Compagnie au destinataire d'en effectuer le retrait. Destinataire. Paiement du fret. Présentation à la douane. Marchandise vendue avant l'avis de la Compagnie. Fait nouveau étranger au transport. Clause du connaissement. Inapplication. Tribunal du lieu où le fait s'est produit. Compagnie valablement représentée. Compétence. Action née en Algérie. Législation algérienne. Application.

Navire : « Général Chanzy ».

Les clauses du connaissement ne sont pas applicables à un fait étranger au contrat de transport.

Digitized by Google

Par suite, lorsqu'une marchandise arrivée au port de destination a été déposée en douane par la Compagnie de transport, et qu'ensuite cette compagnie en a avisé le destinataire et a reçu de ses mains le montant du fret, tandis qu'à une date antérieure la douane avait déjà fait vendre la marchandise, ce fait nouveau n'a aucune corrélation avec le contrat de transport.

Dès lors la clause d'attribution de compétence insérée au connaissement ne saurait recevoir d'application.

C'est donc à bon droit que le litige est porté devant le tribunal du lieu où le fait s'est produit et où la Compagnie est valablement représentée.

Au surplus, l'action étant née en Algérie, le demandeur est fondé à se prévaloir de la législation algérienne à cet égard.

David Jonathan aîné c. Compagnie Générale Transatlantique.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le sieur David Jonathan aîné assigne la Compagnie défenderesse par devant le Tribunal au paiement, outre intérêts et dépens : 1° de la somme de 650 francs, valeur de quatre caisses benjoin; et 2° de celle de 200 francs, à titre de dommages-intérêts ;

Qu'il base sa demande sur ce que, à la date du 10 mai dernier, il a reçu avis de la Compagnie défenderesse d'avoir à prendre livraison au dépôt de la douane des quatre caisses benjoin marquées C. S 44/47, pesant 188 kilog., avis réitéré par une carte postale de la dite Compagnie du même mois, portant au timbre humide la mention « deuxième avis. » ;

Que s'étant présenté le 21 mai au bureau de la dite Compagnie il a acquitté la somme de 8 francs, pour fret et frais ;

Que le lendemain 22, s'étant rendu à la douane pour y retirer sa marchandise, cette administration, après recherches faites, lui apprit que les quatre caisses benjoin qu'il réclamait avaient été vendues le 23 avril précédent;

Que c'est dans ces conditions qu'il réclame aujourd'hui paiement de la dite marchandise ainsi que des dommages-intérêts pour le préjudice qui lui a été causé ;

Attendu que la Compagnie Générale Transatlantique, sans

Digitized by Google

vouloir aborder le fond du débat, soulève l'incompétence de ce Tribunal basée sur l'article 23 des clauses de ses connaissements, qui dit : « Le présent connaissement sera régi par la loi française, et toutes les contestations y compris celles concernant l'assurance, auxquelles son exécution pourrait donner lieu entre toutes les parties intéressées devront être portées devant le tribunal du lieu où il a été créé, auquel il est fait attribution de juridiction » ;

Attendu qu'il y a lieu de remarquer que le litige actuel ne provient pas d'un fait qui se serait produit en cours de transport, c'est-à-dire pendant le laps de temps où le connaissement, et par conséquent les clauses qu'il comporte, forment la loi des parties ;

Qu'en effet les quatre caisses benjoin en question étant arrivées à Alger et ayant été mises au dépôt de la douane, où elles ont été vendues en avril dernier, c'est-à-dire bien avant les invitations à prendre livraison connues de ce Tribunal, il s'est produit là un fait nouveau qui a pris naissance à Alger (alors que le connaissement collectif de transit, sur lequel sont portées les quatre caisses a été créé à Marseille) et n'a aucune corrélation avec le contrat de transport, c'est-à-dire le connaissement ;

Qu'on peut donc dire qu'il ne s'agit nullement d'une contestation provenant de l'exécution du dit connaissement ;

Attendu en conséquence qu'il n'apparaît pas que la Compagnie Transatlantique puisse invoquer cette clause pour se soustraire à la compétence du Tribunal de céans ;

Attendu enfin que, les clauses du connaissement n'étant pas à retenir, c'est à bon droit que la Compagnie Transatlantique a été assignée devant la juridiction consulaire de cette ville en laquelle elle est valablement représentée ;

Qu'au surplus, l'action étant née à Alger, la législation spéciale à l'Algérie doit être appliquée et que c'est donc à bon droit encore que l'affaire doit être retenue ;

Par ces motifs,

Statuant contradictoirement et en premier ressort,

Déclare la Compagnie Générale Transatlantique mal fondée dans son exception, l'en déboute ;

Se déclare compétent ;

En conséquence retient l'affaire au rôle pour être plaidée au fond à la plus prochaine audience utile de ce Tribunal;

Digitized by Google

Laisse les dépens à la charge de la Compagnie défenderesse. »

Du 23 juin 1902. — Présid. : M. Henri Juge, prés.; plaid. : Mes Lefebvre et Bordet, avocats (1).

Observation. — Une jurisprudence constante admet la validité de la clause du connaissement attribuant compétence à un tribunal désigné. Voyez Alger, 13 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 343 et la note.

Cette clause ne peut évidemment s'appliquer qu'aux litiges nés de l'exécution du contrat de transport. Mais des difficultés se présentent lorsqu'il s'agit de savoir à quel moment précis ce contrat est complètement exécuté par le transporteur. Il semble résulter des décisions de la jurisprudence que c'est au moment de la délivrance ou d'un changement de qualité de la part du transporteur, changement autorisé par la convention.

C'est ainsi qu'il a été jugé : d'une part, que la clause du connaissement attributive de compétence s'applique aux dommages survenus même après la mise à terre, mais avant la délivrance : voyez Cassation, 1er février 1898, ce Rec., XIII. p. 605; et qu'elle peut être invoquée par le consignataire du navire ou de la cargaison : voyez Rouen, 3 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 747; Ostende, 14 avril 1898, *ibid.*, XIV, p. 274 et les notes; et, d'autre part, que cette clause ne peut être invoquée par la Compagnie de transport agissant comme commissionnaire transitaire: voyez Alger, 31 mai 1899, *ibid.*, XV, p. 52; Tunis, 31 octobre 1895, *ibid.*, XII, p. 609 et les notes. Comp. Marseille, 3 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 131 et la note.

Le dépôt en douane peut-il être considéré comme une livraison? L'affirmative n'a guère été admise par la jurisprudence que dans des cas où ce dépôt avait lieu soit en vertu d'une clause du connaissement, soit avec le concours du destinataire, soit parce que les droits de douane n'étaient pas payés ; voyez Aix, 13 juin 1898, ce Rec., XIV, p. 54 et la note; Seine, 4 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 63; Copenhague, 12 février 1900, *ibid.*, XVII, p. 355. En dehors de ces circonstances spéciales, le dépôt en douane ne paraît pas consti-

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

tuer une livraison ; comp. Havre, 8 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 91 ; Copenhague, 25 février 1901, *ibid.*, XVIII, p. 118 et les notes sous ces décisions.

L'article 2 de l'ordonnance du 16 avril 1843 pour l'exécution, en Algérie, du Code de procédure, est ainsi conçu : « Lorsqu'il s'agira de droits ou actions ayant pris naissance en Algérie, le demandeur pourra assigner, à son choix, devant le tribunal du domicile en France du défendeur, ou devant le tribunal de l'Algérie dans le ressort duquel le droit ou l'action auront pris naissance... » Cet article est-il applicable en matière commerciale ? Voyez Aix, 4 janvier 1890, *M.*, 94. 1. 158 ; Marseille, 4 février 1896, *M.*, 96. 1. 111.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

9 octobre 1901

Fret fixé en bloc. Pesage au débarquement. Réceptionnaire. Impossibilité de l'exiger. Fret payable sur poids délivré. Pesage au débarquement. Usages de Hambourg. Nécessité. Connaissement. Clause « poids inconnu ». Pesage à la livraison. Transporteur. Absence d'obligation. Réceptionnaire. Constatation du manquant. Expertise.

Lorsque le fret est fixé en bloc ou à forfait, le réceptionnaire ne peut exiger du capitaine le pesage de la cargaison à bord du navire au moment du débarquement, même en offrant d'en payer les frais et de prendre à sa charge le retard occasionné par cette opération.

D'après les usages de Hambourg, ce pesage n'est de règle qu'autant que le fret est payé sur poids délivré. car c'est seulement par le pesage que la créance du fret peut devenir liquide et exigible.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 111.

Digitized by Google

Lorsque le connaissement porte la clause « poids inconnu », le pesage ne peut être considéré en droit comme une des obligations accessoires de l'obligation de délivrance imposée au transporteur. Le transporteur n'est tenu, en effet, qu'à une livraison conforme aux indications du connaissement, et, si le poids est inconnu, il n'a pas à le constater lors de la livraison. Le réceptionnaire qui veut obtenir une vérification du poids des marchandises débarquées opposable au transporteur pour engager sa responsabilité en cas de déficit, n'a donc qu'à recourir à une expertise ordonnée par justice, expertise qui peut être requise soit avant la réception des marchandises soit au plus tard le deuxième jour ouvrable après la prise de livraison.

J. H. Barry and C° c. Otto Dehn.

Du 9 octobre 1901. — 1re Chambre.

Observation. — Voyez Code de Commerce allemand, §§ 503, 620, 651, 655, 606, 608 et 609. Comp. Cassation française, 6 mars 1901, ce Rec, XVI, p. 625; Havre, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 780; Haute Cour de justice d'Angleterre, 12 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 833; Anvers, 12 mai 1900, *ibid.*, XVI, p. 419 et les notes sous ces décisions.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

16 mars 1901

Affrètement en bloc. Charte-partie à temps. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades. Capitaine. Absence de violation de la charte-partie. Affréteur. Dommages-intérêts. Défaut de droit. Indemnité de transport. Armateur. Affréteur. Partage en proportion des risques. Proportion impossible. Partage par moitié.

Navire : « Paul ».

Lorsqu'un navire affrété en bloc par une charte-partie à temps, est réquisitionné au cours de son voyage par les auto-

Digitized by Google

rités d'un port d'escale pour transporter à un port voisin des marins malades de la fièvre, l'obéissance du capitaine à cette réquisition ne peut être considérée comme une violation de la charte-partie qui lui interdit de transporter des marchandises appartenant à des tiers ou de prendre des passagers.

Cet acte ne peut donc donner ouverture au droit à des dommages-intérêts stipulé en pareil cas en faveur de l'affréteur.

L'indemnité allouée pour ce transport ainsi imposé de passagers, lorsque le navire est mis tout armé à la disposition de l'affréteur, doit être partagée, en proportion des risques de contamination ou autres courus par le navire et la cargaison, entre l'armateur et l'affréteur, ou par moitié, si la proportion ne peut être établie de façon précise.

S. Abrahamsen c. W. Oswald und Co.

Du 16 mars 1901. — 3e Chambre.

Observation. — Comp. Gênes, 10 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 600 et la note.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

22 mai 1901

Asistance maritime. Droit d'indemnité. Résultat utile. Indemnité. Evaluation. Eléments de fixation. Navire échoué. Navire sauveteur. Rupture de la remorque. Nouvel échouement. Nécessité de l'aide d'un autre navire. Renflouement. Résultat utile.

Navires : « Admiral », « Sirius » et « Adjutant ».

Une indemnité pour assistance maritime n'est due qu'autant que le secours donné a eu un résultat utile, c'est-à-dire, a abouti au sauvetage du navire en péril ou de sa cargaison.

Dans l'évaluation de l'indemnité d'assistance il faut tenir compte du zèle manifesté, du temps employé, des services rendus, des dépenses faites, du nombre de personnes ayant travaillé, des risques courus par le navire sauveteur et du danger auquel étaient exposés les objets sauvés.

Il ne peut être attribué à titre de rémunération une part quelconque de la valeur des objets sauvés et cette valeur un peut

Digitized by Google

être prise en considération que d'une façon tout à fait subsidiaire pour l'évaluation de l'indemnité.

Doit être considérée comme ayant eu un résultat utile l'aide donnée par un navire à un navire échoué, lors même que ce dernier aurait pu se renflouer à marée haute par ses propres moyens, que la rupture de la remorque a amené un nouvel échouement du navire et qu'il a fallu l'assistance d'un autre navire pour achever l'œuvre du renflouement.

CHRISTENSEN c. DIE DEUTSCHE OST-AFRICA-LINIE.

OBSERVATION. — Voyez Tribunal supérieur hanséatique, 3 juin 1898, ce Rec., XIV, p. 691, 693 ; 13 mai 1898, *ibid.*, XIV, p. 693 ; 23 janvier 1899, *ibid.*, XV, p. 472 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 29-31 mai 1895, *ibid.*, XI, p 356.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par **M. F. C. AUTRAN**, avocat, docteur en droit.

COUR SUPRÊME DE JUDICATURE

3 juin 1902

Assurance maritime. Police. Police à temps pour plus de douze mois. Clause de continuation. Réassurance. Stamp Act de 1891. Nullité.

Navire : « Merrimac ».

Est nulle, comme faite en contravention de l'acte sur le timbre de 1891, une police de réassurance conclue pour douze mois avec clause de continuation.

ROYAL EXCHANGE ASSURANCE CORPORATION c. SJOFORSAKRINGS AKLIEBOLAGET VEGA.

Les appelants, assureurs du navire *Merrimac* pour une période de douze mois à compter du 18 octobre 1898, avaient réassuré une portion du même risque aux intimés pour la

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 769.

Digitized by Google

même période. Le contrat de réassurance contenait ces mots : « Clause de continuation comme d'après la police originale ». La clause à laquelle on se référait était ainsi conçue : « Si le navire est en mer ou à l'étranger à l'époque de l'expiration de la police, il est convenu que, moyennant une prime proportionnelle, le risque continuera à être couvert jusqu'à l'arrivée du navire à son port final de destination en Europe, dans le Royaume-Uni ou sur le Continent européen. » Le 18 octobre 1899, à l'expiration de la police, le *Merrimac* était à Québec, et il se perdit pendant la traversée du retour.

Dans une action contre les réassureurs les appelants produisirent à l'appui de leur dire la police de réassurance. M. le Juge Bigham avait décidé que la police était unique, faite pour un temps dépassant douze mois, et qu'elle était nulle comme faite en contravention de la sect. 93 sub. sect. 2 de l'acte sur le timbre de 1891. Il avait en conséquence rejeté l'action des demandeurs La décision a été confirmée par la Cour.

Du 3 juin 1902. — Cour d'appel. — Devant MM. Collins, maître des rôles, Mahtews et Cozens Hardy ; plaid. : MM. J. A. Hamilton, K. C., Chaylor Scrutton, K. C. et Theobald Mathew.

Observation. — Voyez la décision confirmée, Haute Cour de Justice (division du Banc du Roi), 11 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 172.

COUR SUPRÊME DE JUDICATURE

11 juillet 1902

Assurance maritime. Assurance contre la prise. Propriété d'un étranger ennemi. Saisie par le gouvernement étranger de la propriété d'un de ses nationaux. Validité de l'assurance.

L'assurance contre les risques de prise en cas de guerre est valable, que les valeurs saisies par l'un des états belligérants soient la propriété d'un étranger ennemi ou d'un de ses nationaux.

Robinson Gold Mining C°. c. Alliance Insurance C°.

Digitized by Google

Du 11 juillet 1902. — Cour d'appel. — Devant MM. Collins, M. R. Mathew et Cozens-Hardy.

Observation. — Voyez Haute Cour de Justice, 21 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 176.

HAUTE COUR DE JUSTICE

13 janvier 1902

Assistance maritime. Navire en détrèsse. Indemnité. Fixation. Dixième de la valeur du navire. Remorqueur. Services contestés. Allocation de l'indemnité. Nécessité d'encouragement à l'assistance.

Navire : « Sardinia ».

L'indemnité pour assistance donnée en mer à un navire en détresse doit être fixée au dixième de la valeur de ce navire au moment du sinistre.

Bien que les services rendus par un remorqueur au cours du sauvetage soient contestés, une indemnité doit lui être allouée, ne fût-ce qu'à titre d'encouragement à l'assistance maritime.

Le vapeur norvégien *Sardinia*, de 1142 tonnes, allait d'Oporto à Rotterdam, avec un plein chargement. Le gouvernail s'étant brisé en cours de route, le navire, sous une violente tempête, se trouva dans une situation critique.

Des remorqueurs se présentèrent et offrirent leurs services dont l'utilité était évidente.

Décidé que la rémunération d'assistance qui devait leur être allouée serait fixée à £ 1300, soit le dixième de la valeur totale du navire estimée au moment de l'assistance à £ 13.000.

Les armateurs contestaient le service rendu par l'un de ces remorqueurs, soutenant qu'il n'avait apporté aucune aide sérieuse et utile.

Décidé, bien qu'il y eut doute, que ce remorqueur paraissait avoir servi aux opérations de sauvetage et qu'il convenait de lui allouer pour sa part de rémunération £ 200, afin, dit le juge, de ne rien faire en matière d'assistance maritime qui pût décourager les personnes disposées à porter secours à un navire en détresse au risque de ne pas réussir.

Digitized by Google

Du 13 février 1902. — Division de l'Amirauté. — Devant M. le Juge Barnes.

Observation. — Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 23 janvier 1899, ce Rec., XV, p. 472 et la note ; Cour du district sud de New-York, 25 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 442 et les notes.

HAUTE COUR DE JUSTICE

9 juillet 1902

Abordage. Signaux phoniques de navires en vue l'un de l'autre. Art. 28 du règlement de 1897.

Navire : « Mininctouska » et « Uksmoor ».

D'après l'art. 28 du règlement pour prévenir les abordages, quand des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à vapeur qui est en marche doit, en changeant sa route, conformément à l'autorisation ou aux prescriptions du réglement, indiquer ce changement par les signaux prescrits, faits au moyen de son sifflet ou de sa sirène.

Le 9 juin 1902 vers 10 h. 45 du matin, le temps étant beau et clair, brise légère du N. E., le courant de la marée filant deux à trois nœuds, le vapeur à deux hélices *Mininctouska* des demandeurs, venant de New-York et allant à Londres, remontait la Manche. Il se trouvait entre Beachy Head et le bateau phare *Royal Sovereign* dans la direction E. 1/2 S. magnétique, à la vitesse d'environ quinze nœuds, quand les gens de quart aperçurent, éloigné de deux milles et demi, et, à ce qu'il fut prétendu, à trois quarts de point sur tribord, l'*Uksmoor*, allant de Blyth au Cap, qui descendait la Manche dans la direction O. 3/4 S. magnétique, à la vitesse d'environ huit nœuds.

L'*Uksmoor* paraissant venir sur bâbord, la proue du *Mininctouska* fut mise également sur bâbord, mais l'*Uksmoor* paraissant venir sur tribord, le *Mininctouska* revint aussi sur tribord. Peu après on vit l'*Uksmoor* venir de nouveau sur bâbord. Le *Mininctouska* fit également une manœuvre sur bâbord, en donnant un coup de sifflet bref et sa machine de

Digitized by Google

tribord fut mise en arrière à toute vitesse de manière à passer bâbord contre bâbord. L'*Uksmoor* revenant encore sur tribord, la machine de bâbord fut mise en arrière à toute vitesse, mais les deux navires s'abordèrent.

Le Président assisté de deux membres de Trinity House a décidé qu'il y avait faute commune : de la part de l'*Uksmoor* pour être venu sur tribord avant la collision quand les navires allaient bâbord contre bâbord, et du *Mininctouska* pour n'avoir pas stoppé plus tôt et n'avoir pas fait connaître par des coups de sifflet sa route en présence des hésitations de l'*Uksmoor*.

Du 9 juillet 1902. — Division de l'Amirauté. — Devant Sir F. H. Jeune.

Observation. — Comp. Rouen, 26 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 165 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE (1)

Par **M. A. MAETERLINCK**, docteur en philosophie et en lettres, avocat à Anvers.

COUR DE CASSATION

17 avril 1902

Fin de non-recevoir. Assignation après protêt. Délai de l'article 233 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime. Augmentation à raison de la distance. Article 1033 C. pr. civ.

Navire : « Frisia ».

Le délai d'un mois, que fixe l'article 233 de la loi maritime pour la demande en justice, est, par application de l'article 1033 C. pr. civ., susceptible d'augmentation à raison de la distance qui sépare le domicile du réclamant du siège du tribunal saisi.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 774.

Digitized by Google

L'augmentation de délai, justifiée par la considération d'équité qui s'oppose à ce qu'une partie soit placée dans une condition d'infériorité à raison de l'éloignement de son domicile, est accordée non seulement à ceux auxquels des actes sont adressés, mais aussi à ceux qui sont tenus de signifier un acte dans un temps déterminé.

SOCIÉTÉ ANONYME INDUSTRIELLE RUSSO-BELGE c. SKOV.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur l'unique moyen du pourvoi accusant la fausse interprétation, par suite, la violation des articles 1033 du Code de procédure civile, 232 et 233 de la loi du 21 août 1879, en ce que l'arrêt attaqué refuse d'appliquer au délai d'un mois prévu par l'article 233 de la loi sur le commerce maritime le principe général d'augmentation des délais à raison des distances édicté par l'article 1033 du Code de procédure ;

Attendu que les articles 232 et 233 de la loi maritime déclarent non recevables toutes actions contre le capitaine pour dommage arrivé à la marchandise, si la réclamation ou protestation n'a pas été faite et signifiée dans les 24 heures de la réception et suivie, dans le mois de sa date, d'une demande en justice ;

Attendu que ce délai d'un mois entre la protestation et la demande, bien qu'il ne soit pas franc, n'en est pas moins susceptible d'augmentation, à raison des distances ;

Attendu, en effet, qu'il n'existe aucun lien logique entre la computation des délais et leur prolongation à raison des distances ;

Que la disposition de l'article 1033 du Code de procédure, en vertu de laquelle les délais fixés pour les ajournements, citations, sommations et autres actes faits à personne ou à domicile sont augmentés à raison des distances, est générale et ne subit aucune dérogation par suite du défaut de franchise ou de la brièveté du délai ;

Que l'augmentation de délai, justifiée par la considération d'équité qui s'oppose à ce qu'une partie soit placée dans une condition d'infériorité à raison de l'éloignement de son domicile, est accordée non seulement à ceux auxquels les actes sont adressés, mais aussi à ceux qui sont tenus de signifier un acte dans un temps déterminé ;

Digitized by Google

Que, pour les uns comme pour les autres, il y a même raison de ne faire courir les délais qu'en prenant égard aux distances, sous peine de les placer dans l'impossibilité d'agir;

Qu'il se conçoit que l'article 1033 ne soit pas applicable au délai du protêt, parce que le protêt, acte purement conservatoire, peut-être fait à la diligence de celui qui a simplement mission de prendre livraison de la marchandise et s'adresse à la personne chargée, dans le même lieu, d'effectuer cette livraison, mais que le destinataire ou réceptionnaire n'a pas nécessairement pouvoir d'intenter l'action :

Qu'on ne saurait, sans injustice, refuser de prolonger le délai, au profit du demandeur, chargeur ou assuré, dont le domicile est éloigné du tribunal où l'action doit être portée et lui retrancher une partie du temps que la loi lui accorde pour prendre un parti décisif et réunir les éléments de sa demande ;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que le steamer *Frisia,* commandé par le capitaine Skov, étant entré au port de Gand avec une cargaison de bois destinée à la demanderesse, celle-ci crut constater, à la réception, un manquant dans la marchandise et fit notifier, le 25 janvier 1899, sa protestation au capitaine ;

Que l'arrêt dénoncé, après avoir reconnu qu'à cette époque la *Société anonyme industrielle Russo-Belge* était domiciliée à Liège, déclare cependant tardive la demande en indemnité qu'elle a portée le 25 février 1899 devant le Tribunal de commerce de Gand, en se fondant sur l'unique motif que le délai d'un mois, imparti à la demanderesse, n'était pas susceptible d'augmentation à raison de la distance qui sépare son domicile du siège du tribunal saisi ;

Attendu qu'en statuant ainsi l'arrêt dénoncé a contrevenu aux dispositions légales visées au pourvoi ;

Attendu que le défendeur objecte que, dans le protêt du 22 janvier 1899, dont il produit l'acte devant la Cour de cassation, la Société demanderesse a élu domicile à Gand en l'étude de l'huissier instrumentant et soutient qu'elle a, par là-même, renoncé à toute prolongation de délai à raison de l'éloignement de son domicile réel ;

Mais attendu que le moyen ainsi formulé n'a pas été soumis au juge du fond qui, sans aucune allusion à une élection de domicile par la demanderesse, rappelle que celle-ci est domiciliée à Liège, à plus de trois myriamètres de Gand, et

Digitized by Google

consacre toute son argumentation à discuter la thèse de droit reproduite par le pourvoi ;

Que ce moyen, toutefois, est mélangé de fait et de droit, puisqu'il suppose l'appréciation de l'objet, de la portée et de l'étendue d'une élection de domicile purement volontaire, appréciation à laquelle il appartient exclusivevent au juge du fond de se livrer par l'examen des termes de l'acte de la recherche de l'intention de la partie ;

D'où suit qu'à défaut de base en fait, il ne saurait y être pris égard ;

Par ces motifs,

Casse l'arrêt rendu en cause par la Cour d'appel de Gand ; ordonne que le présent arrêt sera transcrit sur les registres de ladite Cour et que mention en sera faite en marge de la décision annulée ; condamne la partie défenderesse aux frais de l'instance en cassation et à ceux de l'arrêt annulé ; renvoie la cause à la Cour d'appel de Bruxelles. »

Du 17 avril 1902. — Présid. : M. van Berchem ; plaid. : Mes Duvivier et Beernaert, avocats.

Observation. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Gand, cassé par le présent arrêt, du 19 décembre 1900, ce Rec., XVII, p. 620 et les notes (1).

COUR DE CASSATION

1er mai 1902

Avaries. Faute du capitaine. Règles d'York et d'Anvers. Clause de non-garantie. Caractères. Appréciation souveraine. Irrecevabilité de l'action contre l'armateur. Avaries particulières.

Navire : « Wilhelm Oelssner ».

Les articles 102 et 103 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime ne règlent les avaries qu'à défaut de convention spéciale.

Par suite, lorsque les parties ont déclaré applicables dans

(1) Communication de Me Henri Boddaert, avocat près la Cour de Gand.

Digitized by Google

leurs rapports mutuels les Règles d'York et d'Anvers et stipulé dans la charte-partie que l'armateur serait affranchi de la responsabilité du fait de son capitaine, le juge du fond constate souverainement, en interprétant ces conventions, que les avaries subies par le navire au cours d'une relâche due à une faute du capitaine n'ont pas le caractère d'avaries communes.

Décider que la clause de non-garantie n'a d'autre portée que de donner au propriétaire du navire un moyen de défense contre une action éventuelle des chargeurs, mais non de conférer à l'armateur le droit de réclamer la contribution pour le règlement d'avaries résultant de la faute du capitaine, n'est pas donner à cette clause une interprétation inconciliable avec ses termes ou avec la Règle X des Règles d'York et d'Anvers.

GERHARD ET HEY ET OELSSNER c. DEMANET ET MONNOYER.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur l'unique moyen du pourvoi : fausse interprétation, fausse application et partant violation des articles 102 et 103 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime (les dits articles définissant les avaries communes), de l'article 1134 du Code civil sur la force légale des conventions combiné avec la Règle X des Règles d'York et d'Anvers modifiée en 1890, et la convention verbale d'affrètement du 23 juin 1899 formée entre les parties, des articles 1382 et 1384 du Code civil sur la responsabilité de la faute et la responsabilité du commettant, en ce que l'arrêt attaqué du 18 janvier 1901 a déclaré que les demandeurs en cassation, armateurs du steamer *Wilhelm Oelssner* n'avaient pas droit à obtenir, comme participant au règlement des avaries communes subies par le dit steamer, une part contributive, alors que, d'après les dispositions précitées, les avaries dont question au procès étaient des avaries communes et que les armateurs avaient stipulé, lors de la convention d'affrètement, qu'ils ne seraient point responsables des faits de leur capitaine; en tant que de besoin, violation de l'article 1322 du Code civil sur la foi due aux actes sous seing privé reconnus par ceux auxquels on les oppose :

Attendu que l'arrêt dénoncé constate souverainement que la relâche du steamer des demandeurs à Kiel est due à une faute du capitaine, et que c'est au cours de cette relâche, consé-

quence de la faute initiale, que le capitaine a commis de nouvelles fautes qui ont occasionné les avaries dont le règlement est réclamé par les demandeurs ;

Attendu que la question de savoir si ces avaries sont communes doit être résolue d'après les conventions intervenues entre parties et non par application des articles 102 et 103 de la loi du 21 août 1879. qui ne règlent les avaries qu'à défaut de conventions spéciales (art. 100) ;

Attendu qu'aux termes de la convention du 23 juin 1899, tels qu'ils sont constatés par l'arrêt dénoncé, les demandeurs sont exonérés des conséquences de la négligence, de la faute ou de l'erreur de jugement du capitaine et les avaries sont réglées d'après les Règles d'York et d'Anvers ;

Attendu que la règle X range en avaries communes celles qui sont la suite d'une relâche résultant d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires ;

Attendu qu'il appartenait au juge du fond de caractériser les avaries litigieuses en déterminant la portée véritable de la clause de non-garantie rapprochée de la Règle X : qu'à cet effet, il a recherché la commune intention des parties d'après ce que leur commandaient les principes d'équité et le souci de leurs intérêts respectifs ; que de cet examen il a conclu que la clause d'exonération n'a que la portée d'un simple moyen de défense, dans l'hypothèse d'une action éventuelle des chargeurs, et que les parties n'ont pas entendu déroger au droit commun, au point de conférer aux armateurs le droit de réclamer la contribution pour le réglement d'avaries résultant de la faute du capitaine ;

Attendu que cette interprétation n'est pas inconciliable avec les termes de la clause ou de la Règle X ; qu'elle ne méconnaît donc ni la force légale de la convention, ni la foi due aux actes ; qu'elle est dès lors, souveraine ;

Attendu enfin que l'arrêt dénoncé admet la responsabilité du capitaine à raison des fautes commises et qu'il n'a pu contrevenir au principe de la responsabilité du commettant, alors que les demandeurs y ont dérogé par une clause expresse d'exonération ;

Attendu qu'il suit de ces considérations qu'en écartant l'action en réglement d'avaries, l'arrêt dénonce ne contrevient à aucune des dispositions visées au pourvoi ;

Par ces motifs, rejette le pourvoi ».

Digitized by Google

Du 1er mai 1902. — 1re Ch. Présid. : M. Lelièvre ; plaid. : Mes Picard, Des Cressonnières et Vauthier, avocats.

Observation. — L'arrêt ci-dessus rejette le pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Gand, du 18 janvier 1901, ce Rec., XVII, p. 191.

Il appartient au seul juge du fond, décide la Cour de Cassation, de caractériser les avaries litigieuses — frais de relâche, de débarquement et d'embarquement de la cargaison, rendus nécessaire par une faute du capitaine — en déterminant la portée véritable de la clause de non-garantie en la rapprochant de la Règle X des Règles d'York et d'Anvers. Cette interprétation est souveraine et échappe à la censure de la Cour de Cassation.

L'interprétation donnée à la clause de non-garantie par l'arrêt attaqué est contraire à celle presque unanimement admise aujourd'hui en jurisprudence, notamment par la Cour de cassation de France qui n'a pas, en cette matière, montré les scrupules excessifs de la Haute Cour de Belgique. Voyez Cassation française, 2 avril 1878, *Dalloz*, 1878, I, 479 ; 12 juin 1894, *Dalloz*, 1895, I, 41 et ce Rec., X, p. 147 ; 6 février 1895, *Dalloz*, 1895, I, 398 et ce Rec., X, p. 721 ; Aix, 1er août 1892, ce Rec., VIII, p. 48 ; Orléans, 2 février 1895, *ibid.*, XI, p. 41 ; Anvers, 21 mai 1895, *ibid.*, XI, p. 123 ; Bruxelles, 5 mai 1896, *Pasicrisie belge*, 1897, II, p. 6 et *Belgique judiciaire*, 1896, p. 737 ; Marseille, 1er juin 1900, ce Rec., XVI, p. 213 ; Aix, 21 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 640 ; *Dalloz*, Supplém., V° *Droit maritime*, n° 1.192 ; Jacobs, I, n° 417 ; de Valroger, I, n° 2.002 *in fine*. — Dans le sens de l'arrêt attaqué : Desjardins, n° 1,020 ; Lyon-Caen et Renault, VI, n° 875 ; Rouen, 29 décembre 1891, ce Rec., VII, p. 659 ; O. Marais, *De la transformation de l'avarie particulière en avarie commune*, ce Rec., VI. p. 92 (1).

(1) Communication de Me Henri Boddaert, avocat près la Cour de Gand.


Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

3 juillet 1902

Capitaine. Cargaison. Avaries internes et non apparentes. Connaissement. Clauses : Contenu inconnu. Chargé en bon ordre et conditionnement. Effets. Preuve d'avarie postérieure à l'embarquement. Charge du réclamateur.

Le capitaine n'est pas responsable des avaries internes et non apparentes constatées aux marchandises débarquées, lorsque le connaissement stipule que le contenu est inconnu du capitaine, à moins qu'on ne fournisse la preuve que les avaries sont survenues postérieurement à l'embarquement. Il en est ainsi quand bien même le connaissement stipule que la marchandise a été embarquée en bon ordre et conditionnement apparent.

J. H. Smeets c. cap. Warman et Aug. Bulcke et C°.

Du 3 juillet 1902. — 4e chambre. — Prés., M. Resseler ; plaid. : Me Valérius et Alb. Van de Vorst, avocats.

Observation. — Comp. Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, ce Rec., XVII, p. 227.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

5 juillet 1902

Connaissement. Clause de référence aux règles du London Corn Trade Association. Déchargement d'office. Usages du port. Parcels. Impossibilité. Capitaine. Droit à surestaries.

Navire : « Maria ».

La clause que le déchargement doit se faire « as per London Corn Trade Association La Plata grain contract 1899 all other discharging clauses contained in this bill of lading notwichstanding » mise en marge d'un connaissement est exclusive de la clause imprimée qui y serait contraire.

Digitized by Google

Aux termes de contrat, le déchargement s'effectue suivant les usages du port lorsqu'il s'agit de parcels; or, suivant l'usage d'Anvers, le déchargement s'effectue à raison d'un certain nombre de tonnes par jour sans que le capitaine puisse en aucun cas débarquer d'office, son droit se bornant à pouvoir réclamer des surestaries.

Le capitaine ne pourrait donc se prévaloir d'une clause du connaissement l'autorisant à décharger jour et nuit.

Pour apprécier s'il s'agit d'une cargaison entière ou de parcels, il importe peu de savoir si le navire a été affrété par une seule personne pour un chargement plein et entier, il faut rechercher seulement si la marchandise est couverte par un ou plusieurs connaissements.

CRÉDIT COMMERCIAL C. CAP. DOBBINGA.

Du 5 juillet 1902. — 4e chambre. — Prés., M. Selb; plaid.: Me A. Roost et A. Van de Vorst, avocats.

OBSERVATION. — Voyez Anvers, 12 mai 1900, ce Rec., XVI, p. 419 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

5 juillet 1902

Abordage. Exécution d'un ordre donné par les autorités du port. Irresponsabilité du capitaine.

Le capitaine ou le pilote n'est pas responsable de l'abordage causé par le navire qu'il conduit lorsqu'il est établi que cet abordage a été causé par une manœuvre exécutée sur l'ordre formel des autorités du port, en l'espèce, du chef éclusier.

Le capitaine ou le pilote n'est pas davantage responsable pour avoir modifié postérieurement la manœuvre qu'on lui a commandée s'il est établi que cette modification était le meilleur moyen de prévenir ou d'atténuer l'abordage.

VILLE D'ANVERS C. CAP. SMITH

Du 5 juillet 1902. — 1er chambre. — Prés. M. Nijssens; plaid. Mes Van Olffen et Monheim, avocats.

OBSERVATION. — Voyez Bruxelles, 3 janvier 1901, ce Rec., XVI, p. 536 et les notes.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE GAND

4 juin 1902

Affrètement. Chargement « alongside ». Pièces de bois. Couche de glace. Perte. Responsabilité du capitaine. Protêt après embarquement. Inefficacité.

Navire : « Correspondent ».

Quand, en vertu de la convention d'affrètement, la marchandise doit être amenée par le chargeur le long du bord (alongside), le chargement est censé commencé et la responsabilité du capitaine se trouve engagée du moment où, serrée dans l'élingue, la marchandise est hissée à bord.

Si donc des pièces de bois, recouvertes d'une couche de glace, ont été présentées au capitaine le long du bord et si celui-ci les a acceptées dans cet état, sans protestation, il est responsable des pièces qui, glissant hors des élingues, ont sombré pendant le chargement.

Un protêt signifié au chargeur après l'embarquement est inopérant pour exonérer le capitaine de sa responsabilité.

Cap. Oelbrich c. Spindler.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que la demande tend au paiement de fr. 129,58, pour solde de fret ;

Attendu que le défendeur ne conteste pas devoir la dite somme, mais la réclame reconventionnellement à titre de dommages-intérêts pour manquant de vingt billes de chêne ;

Attendu que le demandeur reconnaît la réalité et la valeur du susdit manquant ; qu'il en décline la responsabilité, pour ce motif que les billes à charger ont été amené le long du bord, entourées d'une couche de glace ; que, hissées au moyen d'élingues, elles ont glissé des chaînes et ont sombré ;

Attendu qu'en acceptant de charger les bois tels qu'ils lui étaient présentés, le demandeur a assumé les risques du chargement, sa responsabilité se trouvant engagée du moment où, serrée dans l'élingue, la marchandise est hissée à bord ;

Que, pour sauvegarder ses droits, il eût donc dû sommer le chargeur de débarrasser les bois de leur glace, ou tout au moins protester avant l'élingage contre l'état des bois ;

Digitized by Google

Que, partant, ses protestations du 19 décembre 1901, signifiées après l'embarquement de la marchandise, sont inopérantes ;

Pour ces motifs, et statuant tant sur l'action que sur la reconvention ;

Déboute le demandeur et le condamne aux dépens y compris ceux du protêt du 26 janvier dernier. »

Du 4 juin 1902. — 1re Chambre. — Prés. : M. Fiévé ; plaid. : Mes Van der Eecken et H. Boddaert, avocats.

Observations. — Dans le même sens : Jacobs, I, n° 116, al. 2 ; de Valroger, I, n° 335 ; Desjardins, I, n° 420 (1).

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (2)

Par **M. F. C. AUTRAN**, avocat, docteur en droit.

COUR D'APPEL (9e Circuit)

12 mai 1902

Affrètement. Domicile du navire. Fournitures. Absence de lien maritime. Affréteur. Lien légal. Fournitures faites à son domicile. Responsabilité.

Quand une société a affrété un navire, l'endroit où se trouve son principal établissement de commerce est le port du domicile (*Home port*) du navire pour tout ce qui concerne les réclamations et fournitures faites au navire par les personnes au courant de la charte-partie.

Quand des fournitures sont faites à un navire à son port de domicile, il n'y a pas de *lien* maritime.

Quand une charte-partie stipule que le navire est loué à temps et que l'affréteur garantit le propriétaire de tous *liens*, cet affréteur a un intérêt suffisant dans le navire pour être tenu au *lien* légal à raison de fournitures.

(1) Communication de Me H. Boddaert, avocat près la Cour de Gand.
(2) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 808.

Digitized by Google

Quand ces fournitures ont été faites dans le lieu de la résidence de l'affréteur, il y a présomption que le crédit a été fait à ce dernier personnellement plutôt qu'au navire.

ALASKA C° ET AUTRES c. C. W. CHAMBERLAIN AND C°.

Du 12 mai 1902. — Devant MM. Gilbert, Ross et Hawley.

OBSERVATION. — Voyez *Fed. Rep.*, vol. 116, n° 5, p. 600; Cour du district de l'Etat de Washington, 29 novembre 1898, ce Rec., XIV, p. 727.

COUR DE DISTRICT DE RHODE-ISLAND

2 juin 1902

Assistance maritime. Remorqueur. Incendie d'un des bateaux remorqués. Assistance. Absence de faute. Droit à indemnité spéciale.

Navires : « Josephus » et « Little ».

A droit à une indemnité spéciale d'assistance le remorqueur qui vient au secours d'un des navires qu'il remorquait en état d'incendie et le sauve, alors surtout qu'il n'y a aucune faute à lui reprocher.

Le remorqueur *Little* ayant trois chalands en remorque, vint les mouiller à cause du mauvais temps dans le port extérieur de Newport. Il se dirigea ensuite ensuite vers le Dock, distant d'un demi-mille, en vue de communiquer avec les propriétaires. Il y passa la nuit avec l'équipage à bord et sous pression, prêt à prendre la mer au premier avis. Vers minuit un des chalands prit feu. Le *Little* vint à son secours, et avec l'assistance d'un autre remorqueur qui arriva plus tard, il éteignit l'incendie en sauvant la moitié de la valeur du chaland.

Décidé qu'en semblable circonstance il y avait de la part du remorqueur un service d'assistance, et que le *Little* ne méritait aucun reproche dans son travail de remorqueur, le privant de participer à l'indemnité d'assistance.

Du 2 juin 1902. — Devant M. Brown, juge du district.

OBSERVATION. — Voyez *Fed. Rep.*, vol. 116, n° 1, p. 124.

Digitized by Google

Rapprocher l'article 4 du projet de loi maritime internationale. Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, p. 117.

COUR DU DISTRICT SUD DE L'ALABAMA

5 juillet 1902

Abordage. Vapeur et Voilier. Changement de route du voilier. Responsabilité.

Navire : « Europa ».

Un voilier qui change sa route en apercevant un vapeur à 900 ou 1.000 pieds en traversant un fleuve, doit être déclaré seul responsable des conséquences de l'abordage, lorsque le vapeur marchait à petite vitesse, qu'il a stoppé au moment du changement de route du voilier et fait tout ce qu'il pouvait pour empêcher la collision qui aurait été évitée si le voilier n'avait pas fait sa fausse manœuvre.

Du 5 juillet 1902. — Devant M. Toulmin, juge.

OBSERVATION. — Voyez *Fed. Rep.*, vol. 116, n° 5, p. 696. Comp. Rouen, 26 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 165 et les notes.

COUR DU DISTRICT EST DE PENSYLVANIE

21 juillet 1902

Connaissement. Avarie à la marchandise. Faute d'arrimage. Fortunes de mer. Clauses d'irresponsabilité de l'arrimage. Nullité.

Navire : « Orcadian ».

La clause du connaissement exonérant l'armateur de toute responsabilité pour l'arrimage est nulle et ne peut dégager la responsabilité encourue par l'armateur pour avarie à la marchandise à la suite de fortunes de mer due à une négligence dans l'arrimage.

JAMES LECS AND SONS C. ALLAN LINE.

Digitized by Google

Des barils d'huile de morue avaient été arrimés dans la cale du navire *Orcadian* dans un compartiment où se trouvait de la laine. Ces barils avaient été placés sur un rang et sur un chantier en bois, séparés les uns des autres par des pièces de bois pendues, aucune précaution n'ayant été prise pour les fixer. Pendant le voyage, quelques barils se brisèrent et la laine s'imbiba d'huile.

Le navire opposa vainement les circonstances de la navigation qui n'avait pas été plus rude que les parages parcourus el la saison ne pouvaient faire présumer.

La clause du connaissement exemptant l'armateur des faits, omissions, négligence, délits, fautes ou erreurs de jugement des arrimeurs ou autres personnes au service de l'armateur, ne garantit pas ce dernier des suites d'un mauvais arrimage, semblable clause ne pouvant recevoir aucune sanction devant les Cours fédérales d'amirauté.

Du 21 juillet 1902. — Devant M Macpherson, juge.

Observation. — Voir le texte de la décision, *Fed. Rep.*, vol. 116, n° 7, p. 930. Comp. Cassation française, 31 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 472; Cour d'appel des Etats-Unis (2e circuit), 25 mai 1899, *ibid.*, XV, p. 681 et les notes.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

COUR DE CASSATION DE FLORENCE

16 décembre 1901

Assurances maritimes. Assurance sur connaissement. Marchandise non chargée. Ignorance de l'assuré. Point de départ des risques. Validité de l'assurance. Baraterie de patron. Détournement de la marchandise avant l'embarquement. Risque couvert par la police. Responsabilité des assureurs.

L'assurance d'une marchandise faite après le départ du navire sur la présentation du connaissement par l'assuré

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVII, p. 814.

Digitized by Google

est valable; ce titre représente la marchandise et suffit pour donner un objet à l'assurance.

Cette assurance ne peut être considérée comme nulle pour défaut de mise en risque de la chose assurée, lorsque, par suite d'une collusion entre le capitaine et le chargeur, mais à l'insu de l'assuré, la marchandise a été détournée et n'a pas été embarquée à bord du navire. Les risques, en effet, commencent à courir pour l'assureur du moment où la marchandise a été prise en charge par le transporteur et finissent à la livraison au port de destination, et l'assurance, aux termes de l'article 430 du Code de commerce, ne peut être déclarée nulle pour défaut de mise en risque qu'autant que l'assureur ou l'assuré, au moment de contrat, avait connaissance du défaut ou de la cessation des risques.

Si donc la police d'assurance couvre la baraterie de patron, la responsabilité des assureurs est engagée par le détournement de la marchandise faite par le capitaine, même avant son embarquement, puisque ce fait constitue la baraterie du patron, risque prévu par la police.

Bonaventura c. Davis et Fratelli Tumulari.

Du 16 décembre 1901. — Présid. : M. Cesarini.

Observation. — Comp. Rochefort-sur-mer, 12 janvier 1900, ce Rec., XVI, p. 57 et les notes ; Seine, 13 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 485 et la note.

COUR D'APPEL DE GÊNES

30 décembre 1901

Connaissement. Clause : fret payable à l'arrivée sur poids délivré. Sens. Réceptionnaire. Impossibilité d'exiger la livraison avant paiement du fret. Cargaison. Gage du fret. Impossibilité de livraison partielle contre paiement partiel. Obligation de payer le fret avant livraison sauf règlement définitif après pesage.

Navire : « Spartan Prince ».

La clause du connaissement stipulant le fret payable à l'arrivée sur poids délivré n'implique pas pour le réceptionnaire le droit d'exiger la livraison de la marchandise avant

Digitized by Google

d'avoir payé le fret. La cargaison est, en effet, pour le capitaine le gage qui garantit le fret et il est d'usage, sauf convention contraire et expresse, qu'il ne peut être contraint de se dessaisir de son gage avant d'avoir reçu le paiement de sa créance.

Lorsque le pesage se fait à bord du navire, le réceptionnaire n'est pas davantage autorisé par la dite clause à exiger la livraison partielle des marchandises pesées contre paiement partiel du fret. Le gage est, en effet, indivisible et ne peut être livré qu'après paiement intégral de la créance qu'il garantit.

La clause en question doit donc s'interpréter en ce sens que le réceptionnaire est tenu de payer le fret à l'arrivée avant réception des marchandises, sauf à régler définitivement après pesage.

De Sanne c. Gastaldi e C^a^.

Du 30 décembre 1901. — Présid. : M. Palummo.

Observation. — Comp. Calais, 29 janvier 1901, ce Rec., XVII, p. 415 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 17 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 616 ; Anvers, 5 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 789 et les notes.

COUR D'APPEL DE GÊNES

31 décembre 1901

Assurances maritimes. Assurance sur facultés. Police. Clauses : « transport sur vapeurs de 1re cote. Transbordement à Gênes. » Interprétation. Navire affecté au transbordement. 1re cote du cabotage. Condition remplie. Perte du navire et des marchandises. Responsabilité des assureurs.

Navire : « Leone ».

La clause manuscrite de la police d'assurance sur facultés stipulant que le transport sera effectué par navire de première classe ne s'applique, lorsque la police contient également la clause imprimée « avec transbordement à Gênes pour les ports d'Italie », qu'au transport par mer du port d'embarquement à Gênes.

Il est, en effet, d'usage que les voyages au long cours se

Digitized by Google

font par longs courriers postaux cotés 100. 1. 1. tandis que les voyages au cabotage se font par navires d'une cote inférieure.

Exiger que le transport en transbordement soit effectué sur navires de toute première cote serait créer une impossibilité pratique et imposer une dépense qui rendrait tout commerce impraticable.

Il faut donc admettre que ces clauses s'interprètent l'une par l'autre et conformément aux usages suivis depuis de longues années.

Lorsque le navire affecté au transbordement est coté 85. 1. 1., ce qui est la première cote pour les navires au cabotage, les conditions de la police sont donc remplies et les assureurs responsables de la perte des marchandises assurées occasionnée par la perte du navire.

Barelli e Cª e Frat. Mazzirini c. Sociétés « Assicurazioni Generali di Venezia » et « La Veloce ».

Du 30 décembre 1901. — Présid. : M. Palummo.

Observation. — Comp. Marseille, 17 mai 1901, ce Rec., XVI, p. 816 et la note.

DOCTRINE

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Conférence de Hambourg

25-28 septembre 1902

Le *Comité maritime international* s'est réuni à Hambourg du 25 au 28 septembre 1902. On sait que ce *Comité*, fondé en 1897 et entièrement distinct de l'Association plus récemment formée sous le nom d'*Association Internationale de la Marine*, se propose de contribuer par ses conférences, ses publications et ses autres travaux à l'unification du droit maritime, de provoquer dans chaque pays la création d'asso-

Digitized by Google

ciations nationales ayant le même but, de maintenir entre ces associations des rapports réguliers et une action concordante. Les *conférences* du comité maritime international consistent dans l'assemblée générale des membres titulaire de ce comité et d'un certain nombre de délégués de chaque association nationale. Le travail des conférences est préparé à l'avance ; le programme en est adressé en temps utile aux associations nationales ; celles-ci en font chacune séparément une étude approfondie et elles en adressent, sous forme de rapports, le résumé au comité maritime ; l'ensemble de ces rapports sert de base aux travaux des Conférences.

La responsabilité des armateurs, les abordages, le sauvetage et l'assistance à la mer ont fait l'objet des travaux des précédentes conférences tenues à Bruxelles (1897), à Anvers (1898), à Londres (1899) et à Paris (1900). Dans ces diverses réunions (1) divers principes ont été admis sur les questions relatives à l'abordage et au sauvetage et, en dernier lieu, à la conférence de Paris (1900) une commission fut chargée de rédiger des avant-projets de traités internationaux suivant les solutions, sur lesquelles l'accord s'était fait. Les seuls noms des membres de cette commission composée de Lord Alverstone, Lord Chief Justice of England, Ch. Lyon-Caen, membre de l'Institut de France, Sieveking, Président de l'Hanseatisches Oberlandesgericht à Hambourg, Sir Walter Phillimore, juge au King's Bench à Londres, Rahusen, sénateur du royaume des Pays-Bas, de MM. Autran (Marseille), Franck et Le Jeune (Anvers), Stubbs (Londres) et Sieveking fils (Hambourg), suffisent à en montrer la haute valeur scientifique et pratique. Il s'agissait de consacrer le travail élaboré par cette commission et telle fut la première partie du programme de la Conférence de 1902. A cette première partie fut joint l'examen des questions de compétence en matière d'abordage et enfin l'étude du droit de propriété et des autres droits réels dont les navires sont susceptibles.

(1) Sur les travaux de la première conférence tenue à Bruxelles en 1897, Voir *Revue internationale du droit maritime*, t. XIII, p. 496 ; — sur les travaux de la Conférence d'Anvers en 1898, voir *ibid.*, t. XIV, p. 427 ; — sur les travaux de la Conférence de Londres en 1899, voir *ibid.*, t. XV, p. 275 ; — sur les travaux de la Conférence de Paris en 1900, voir *ibid.*, t. XVI, p. 276.


Digitized by Google

PREMIÈRE SÉANCE

Jeudi matin 25 septembre 1902

La Conférence ouverte sous la présidence de M. Ch. Le Jeune (Anvers) fut inaugurée par un très remarquable discours du Dr Mönckeberg, Bourgmestre de Hambourg, sur le caractère international du droit maritime et du commerce de mer et sur la recherche de l'uniformité des lois à cet égard. A ce discours de bienvenue ont répondu successivement M. Le Jeune, au nom de la Conférence, et les divers présidents des Associations nationales représentées (1). M. Sieveking (Hambourg) fut choisi comme président et la Conférence commença immédiatement l'examen des questions portées à son programme.

I. — *Examen de l'avant-projet de traité international relatif à un droit uniforme sur les abordages.*

Préalablement à la discussion des articles de l'avant-projet, M. Gütchow, secrétaire de la Chambre de commerce de Hambourg, donna lecture d'une note, dans laquelle, reprenant l'examen du principe de la responsabilité des armateurs à

(1) La France était représentée par MM. de Valroger, Président de l'Association française de droit maritime, Ch. Lyon-Caen, membre de l'Institut, E. Clunet, avocat à la Cour de Paris, Autran, avocat à Marseille, R. Verneaux, chef du contentieux de la Compagnie des Messageries Maritimes, P. Govare, avocat à la Cour de Paris, L. Denisse, juge à Gien, Delarue, avocat à la Cour de Paris, B. Morel-Spiers, courtier maritime à Dunkerque, W. Carr, courtier maritime à Marseille, Henri Fromageot, avocat à la Cour de Paris, membres du Comité maritime international ou délégués par l'association française de droit maritime. Les autres nations étaient représentées notamment comme il suit : *Grande-Bretagne*, Sir Walter Phillimore, Carver, Gray Hill, James Knott, Sir John Glover, Stanley Mitcalfe, Raikes, Douglas Owen, G. Phillimore, Stubbs, Marsden, Angier, Col. Hozier. — *Belgique* : Ch. Lejeune, L. Franck, Hennebicq, Gerlinger, Ch. Bauss, Aerts, Blaess, Génicot. — *Hollande* : Rahusen, ten Meulen, Boissevain, Loder, Plate, J. Asser. — *Allemagne* : Sieveking, Sieveking fils, Martin, O'swald, Hertz, Schröder, Woermann, Duncher, Ruperti, Stoerk, Neumayer, Gütschow, Reck. — *Italie* : Duc Mirelli. E. Bensa, Enrico Bensa, Berlingieri. — *Hongrie* : Coloman de Fest, Kral Milklos, Vio. — *Autriche* : Martinolich. — *Danemark* : Jacobsen, Simonsen. — *Suède* : de Gunther, Leman. *Norvège* : Platou, Poulson. — *Japon* : Kato, Negishi. — *Etats-Unis* : E. P. Wheeler, J. G. Murray.


Digitized by Google

dessein laissée de côté dans le projet, il présenta à cet égard un système nouveau détruisant dans son ensemble le travail élaboré (1). Selon lui, en effet, il y aurait lieu d'écarter entièrement la notion d'une responsabilité quelconque de l'armateur en raison de l'abordage. Il rappelle que, en principe d'après l'article 831 du C. civ. allemand, le commettant ne doit pas répondre de la faute de son préposé, lorsqu'aucune faute ne peut être reprochée au commettant dans le choix du préposé ou dans les instructions données. Il y a assurément, dit-il, des exceptions à cette règle, mais ces exceptions n'ont été apportées qu'en présence d'une nécessité pratique et elles n'existent que là où leur absence constituerait un danger. Or il n'en est pas ainsi dans l'espèce : le sentiment du devoir, les sanctions pénales édictées dans tous les pays au cas d'infraction aux règles de navigation et de route à la mer sont suffisantes et la pensée que l'armateur est responsable ne saurait avoir d'influence sur la conduite du capitaine. De la sorte on écarterait les procés d'abordage ; assureurs et armateurs y trouveraient économie et avantage.

M. Sieveking, président, (Hambourg), répond à M. Gütchow dont il combat énergiquement la thèse ; il rappelle l'antiquité du principe de la responsabilité de l'armateur et comment toutes les nations maritimes l'ont consacré ; on ne saurait s'en écarter ; si quelqu'un, dit-il, s'engage dans des affaires d'armement, confie ses navires à des capitaines et équipages, et tire profit de cette exploitation, il n'est que juste qu'il y ait une responsabilité ; il fait, en outre, ressortir les inconvénients graves du système proposé lequel aboutirait à diminuer la vigilance des navigateurs et même à encourager leur négligence, le cas échéant, pour augmenter le gain de l'armateur.

M. Gray Hill (Liverpool) et Sir John Glover (Londres) considèrent la proposition comme inadmissible.

M. Angier (Londres) demande l'impression et la distribution de la note de M. Gütchow.

Diverses observations sont présentées tendant à écarter la discussion de la proposition comme étant en dehors de l'ordre du jour.

(1) M. Gütschow avait antérieurement publié sur cette question une étude sous le titre : *Dic Beseitigung der Haftung des Rheders für Collisions-Schäden* (31 pp. in-8°, Hamburg, L. Friederichsen et C°., 1902). V. *Rev. intern. dr. marit.* t. XVII, p. 649.

Digitized by Google

En vain, M. Ad. Woermann, président de la Chambre de commerce de Hambourg, soutient la proposition de M. Gütchow.

La proposition est rejetée presque à l'unanimité des voix, à l'encontre des membres allemands qui votèrent en sa faveur par 7 voix contre 3.

2e SÉANCE

Jeudi soir 25 septembre 1902.

Suite de la discussion de l'avant-projet sur les abordages

La Conférence passe à la discussion des articles.

Article 1er. — Le texte proposé porte : « Les Hautes Par-
« ties contractantes désireuses, de favoriser le développement
« d'un droit maritime uniforme, soumettront aux principes
« énoncés dans le présent traité le jugement de toutes actions
« introduites après la date des ratifications, devant leurs Cours
« et Tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu
« soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un
« bateau d'intérieur ».

Diverses observations sont présentées tendant à affirmer le principe que les mêmes règles doivent être appliquées quelle que soit la nationalité des navires.

M. de Valroger (Paris) propose un amendement réservant l'application de la loi nationale.

M. Lyon-Caen (Paris) fait observer que si l'on se borne à faire un traité consacrant certains principes, le but recherché ne sera pas atteint, car un traité ne saurait avoir d'effet qu'entre les pays contractants et restera sans application au cas d'adordage entre navires de même nationalité, résultat inadmissible. Il croit donc nécessaire de recourir à deux moyens : 1° de conclure un traité énonçant des règles, qui assurément ne seront par là même applicables qu'aux Etats contractants ; mais, 2°, dans le même traité, de stipuler que les Etats contractants conformeront leur loi aux principes consacrés dans ledit traité. — Il propose en conséquence d'ajouter à l'article 1er la *recommandation* aux Etats de modifier leur loi pour la conformer aux règles émises.

M. Carver (Londres) va plus loin et propose d'insérer dans l'article 1 l'*obligation* pour les Etats de prendre les mesures nécessaires pour mettre leur loi en conformité avec les principes admis.

Digitized by Google

M. Clunet (Paris) d'accord avec M. Fromageot (Paris) propose d'indiquer un délai d'exécution de cette stipulation.

Il est répondu que ce délai trouvera mieux sa place à l'article 14.

Sur observation de M. Autran (Marseille) il est déclaré bien entendu que les principes émis dans le traité sont applicables à tous les abordages quel qu'en soit le lieu, du moment qu'il y a un navire de mer.

M. Rahusen fait remarquer que les premiers mots de l'article 1 sont ceux d'un préambule et non d'une disposition d'article.

Après échange d'observations, l'amendement de M. Carver est adopté et le Bureau est chargé de remanier en ce sens le texte de l'article 1er.

Article 2. — « Si l'abordage est fortuit ou dû à un cas de « force majeure, les dommages sont supportés sans recours « par les intéressés qui les ont éprouvés.

« Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abor« dage.

« Il n'est pas dérogé à ces règles pour le cas où l'un des « navires était à l'ancre. »

Diverses observations ayant été présentées tendant à remettre en discussion le principe consacré par cet article, M. Sieveking, président, (Hambourg), fait remarquer que ce principe est le résultat d'une résolution antérieure aujourd'hui acquise, qu'il ne saurait être remis en discussion et que la rédaction seule est en question.

En conséquence l'article 2 est mis aux voix et adopté.

Il en est de même des articles 3 à 10 lesquels ne donnent lieu qu'à l'échange de courtes observations analogues.

Article 3. — « Si l'abordage a été causé par une faute uni« latérale, tous les dommages sont supportés par le navire à « bord duquel cette faute a été commise. »

Article 4. — « S'il y a faute commune, la responsabilité « de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa « faute.

« Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs « cargaisons, soit aux équipages ou aux passagers, sont « répartis entre les navires, dans la même proportion, sans « solidarité.

« Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, « pourra en justifiant de la faute de l'autre navire et du

Digitized by Google

« degré de celle-ci, se décharger à due concurrrence de la « responsabilité dont-il se trouverait tenu d'après son con« trat. »

Les mots « ou autres personnes à bord », furent en outre insérés dans le deuxième alinéa après les mots « soit aux équipages ou aux passagers. »

Article 5. — « Les dommages-intérêts en matière d'abor« dage doivent constituer une réparation complète. Ils com« prennent notamment, dans la mesure du préjudice réel « éprouvé : le montant des dommages causés par l'abordage, « les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et « les indemnités de chômage dues aux navires. »

Article 6. — « La circonstance que l'abordage a été amené « par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne « fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle « est établie par les dispositions du présent traité. »

Article 7. — « Le navire de mer remorqué est responsable « à l'égard des tiers du dommage résultant d'un abordage « causé par la faute du remorqueur à son service. Cette res« ponsabilité ne préjudicie pas au recours du navire remor« qué contre le navire remorqueur en vertu du contrat de « remorquage. Le remorqueur est en outre directement « responsable de ses fautes à l'égard des parties lésées, « conformément aux principes énoncés dans les articles pré« cédents mais il n'est pas solidaire des fautes du navire « remorqué. »

Article 8. — « Est abrogé toute disposition subordonnant « l'action pour abordage à un protêt ou à des formalités « spéciales. »

Article 9. — « L'action du chef d'abordage se prescrit par « deux ans à partir de l'évènement. Les lois particulières « déterminent les causes d'interruption de cette prescrip« tion.

« Le recours exercé par le capitaine pour compte de son « armement suspend la prescription au profit de toutes les « parties intéressées du chef du navire qu'il commande. »

Article 10. — « Les navires entrés en collision sont obli« gés de se porter secours autant que les circonstances le « permettent.

« Les lois particulières déterminent les peines applicables « aux contrevenants.

« Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capi-

Digitized by Google

« taine ou de l'équipage à raison de ces contraventions et le « défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption « de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de « l'abordage. »

3e SÉANCE

Vendredi matin, 26 septembre 1902

Suite et fin de la discussion de l'avant-projet sur les abordages

Article 11. — « Lorsque dans les dispositions qui précè- « dent il est parlé de la responsabilité du navire, on entend « par ces mots la responsabilité du propriétaire ou de toute « autre personne, telle que cette responsabilité est organisée « par les lois de chaque pays à raison des fautes commises « en cas d'abordage par le capitaine, les officiers, l'équipage « ou tous autres préposés. »

La discussion s'engage sur le point de savoir s'il y a lieu ou non de rappeler les principes antérieurement admis sur la responsabilité des armateurs.

Sir John Glover (Londres) considère qu'il est nécessaire sous peine de rétrograder, d'affirmer à nouveau ces principes.

M. Angier (Londres) se joint à cette opinion.

MM. Govare (Paris) et Franck (Anvers) proposent d'émettre sur la responsabilité des armateurs un vœu connexe, conforme aux principes admis antérieurement à Londres et de nommer une commission pour codifier ces principes.

M. Gray Hill (Liverpool) fait remarquer qu'il n'est pas encore opportun de proposer aux gouvernements la règle adoptée à Londres sur la responsabilité, attendu que notamment en Grande-Bretagne cette proposition rencontrerait encore de nombreuses oppositions.

M. Douglas Owen (Londres) déclare préférer le texte proposé tel qu'il est rédigé.

M. Autran (Marseille) fait observer qu'il s'agit ici de régler les questions d'abordage, que les conséquences de ces règles en ce qui concerne la responsabilité des armateurs sont une autre matière, connexe il est vrai mais indépendante. Il ajoute que d'ailleurs l'article 11 tel qu'il est rédigé ne fait que consacrer l'application de la loi du pavillon.

Digitized by Google

M. de Valroger (Paris) rappelle qu'on n'a pas à examiner la question de responsabilité déjà examinée antérieurement et séparément, mais seulement le travail de rédaction effectué par la commission et la seule question qui se pose est celle de savoir si l'article 11 reproduit bien la solution admise.

M. Franck (Anvers) rappelle les termes de la mission confiée à la commission, d'après lesquels celle-ci n'avait à s'occuper que de l'abordage et non de la responsabilité ; il explique que d'ailleurs si l'article 11 proposé ne règle pas le principe de la reponsabilité, cela ne veut pas dire que le comité maritime renonce à ses travaux antérieurs sur ce sujet.

M. de Valroger (Paris) propose la suppression totale de l'article 11.

M. Sieveking, président, met aux voix le maintien de l'article 11 ; le maintien est voté.

La conférence adopte ensuite à l'unanimité la proposition à laquelle se rattachent MM. Govare (Paris) Loder (Rotterdam) Gray Hill (Liverpool) tendant à la nomination d'une commission spéciale sur la responsabilité des armateurs. La composition en est confiée au bureau.

Sur la rédaction de l'article 11, M. Fromageot (Paris) fait remarquer que le texte proposé parle de la responsabilité personnelle du propriétaire sans viser le système allemand de la responsabilité réelle du navire et que, d'autre part, il vise l'abordage fautif en omettant l'abordage fortuit. Il propose en conséquence de simplifier l'article 11 en le rédigeant ainsi : « Dans les dispositions qui précèdent on entend par responsabilité du navire, la responsabilité telle qu'elle est établie par les lois de chaque pays pour les cas d'abordage. »

Sir Walter Phillimore (Londres) propose les mots... « telle qu'elle est établie par les lois du tribunal saisi. »

La conférence décide de confier au bureau le soin de rédiger le texte de l'article 11.

Article 12. — « Les abordages entre navires de guerre et « navires de commerce ne sont soumis au présent traité que « dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard « par le droit de chaque Etat. »

Cet article est adopté sans discussion.

Article 13. — « Le présent traité est conclu pour un temps « illimité mais chacune des parties contractantes a le droit

Digitized by Google

« de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets « qu'un an après sa notification aux autres parties. Les « actions introduites pendant ce délai resteront soumises au « traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre « les parties qui ne l'auront pas dénoncé. »

Cet article est adopté sans discussion.

Article 14. — « La présente convention ne sera définitive « qu'après ratification.

« Les ratifications seront échangées au plus tard le.....

« A partir de cette date le traité entrera en vigueur entre « les puissances ayant fait l'échange des ratifications.

« L'accession de toutc puissance non signataire sera noti- « fiée au gouvernement de..... qui en donnera avis aux Hau- « tes Parties contractantes dans un délai de..... »

4e SÉANCE

Vendredi soir. 26 septembre 1902

II. — *Examen de l'avant-projet de traité relatif à un droit uniforme sur le sauvetage maritime*

L'examen du projet sur les abordages étant terminé, la conférence passe conformément au programme, à l'examen du projet sur le sauvetage et l'assistance à la mer.

Article 1er. — « Les Hautes Parties contractantes, dési- « reuses de favoriser le développement d'un droit maritime « uniforme, soumettront aux principes énoncés dans le pré- « sent traité le jugement de toutes actions introduites, après « la date des ratifications, devant leurs Cours et Tribunaux « respectifs, à raison d'un sauvetage d'un navire de mer ou « d'assistance à lui prêtée. »

Cet article est adopté sans discussion.

Article 2. — « Le secours utilement prêté à un navire en « péril donne lieu au remboursement des frais et dommages « et à une équitable rémunération. Toute distinction législa- « tive entre le sauvetage et l'assistance est abolie. »

Sir Walter Phillimore (Londres) propose de supprimer les mots « ... au remboursement des frais et dommages... » et de les renvoyer à l'article 7.

Après observation de M. Autran (Marseille) il en est ainsi décidé.

Digitized by Google

Les articles 3 et 6 sont ensuite adoptés sans discussion.

Article 3. — « Rien n'est dû si le secours prêté reste sans « résultat utile. En aucun cas, la somme à payer ne peut « dépasser la valeur des choses sauvées. »

Article 4. — « Sont déchues de tout droit à indemnité ou « à une rémunération les personnes qui ont coopéré aux « opérations de secours malgré la défense expresse du capi- « taine du navire secouru. »

Article 5. — « Un remorqueur n'a droit à une rémunéra- « tion pour l'assistance donnée au navire par lui remorqué « que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être « considérés comme l'accomplissement du contrat de remor- « quage. »

Article 6. — « Le pilote et l'équipage du navire en péril « n'ont droit à aucune rémunération, même pour services « extraordinaires, tant que ceux-ci peuvent être considérés « comme rentrant dans les limites de leurs contrats de servi- « ces respectifs. »

Article 7. — Le texte proposé portait : « A défaut d'accord « valablement conclu entre les parties, les autorités adminis- « tratives ou judiciaires compétentes fixent la rémunération « en prenant pour base principalement les efforts et le « mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par « le navire assisté, par le navire assistant et le succés obtenu ; « secondairement la valeur des choses en risque.

« En aucun cas les autorités compétentes ne doivent être « ni forcées ni autorisées à allouer une quotité fixe des « objets sauvés ou de leur valeur. »

Sur le premier alinéa de cet article, diverses observations sont présentées par MM. Carver (Londres) Platou (Christiania), Sir Walter Phillimore (Londres), Autran (Marseille), relativement à la rédaction du texte ; finalement la Conférence admet le texte proposé en y insérant la mention des frais et dommages subis par le navire assistant, conformément au renvoi convenu à propos de l'article 2, et celle du danger couru par la cargaison et les sauveteurs.

Sur le second alinéa, M. Rahusen (Amsterdam) fait remarquer que, au point de vue des usages internationaux, la formule employée gagnerait à être modifiée. Il en est ainsi décidé et les mots « .... ne doivent être ni forcées, ni autorisées à allouer.... » sont remplacés par les mots « .... n'alloueront.... »

Digitized by Google

Le texte adopté est en conséquence le suivant :

« A défaut d'accord valablément conclu entre parties, les « autorités administratives ou judiciaires compétentes fixent « la rémunération en prenanf pour base principalemeut, les « efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger « couru par le navire assisté et sa cargaison, par les sauve- « teurs et le navire assistant, enfin les frais et dommages « encourus par le navire assistant ; en second lieu la valeur « des choses sauvées et celles du navire sauveteur.

« En aucun cas les autorités compétentes n'alloueront une « quotité fixe des objets sauvés ou de leur valeur. »

Article 8. — « Tout contrat fait en présence du péril, par « ceux qui s'y trouvent exposés, en vue de fixer la rémunéra- « tion, peut être modifié dans ses effets par le juge s'il estime « que la rémunération convenue n'est pas équitable soit pour « l'une soit pour l'autre partie. »

M. Franck (Anvers) explique qu'il importe de donner aux tribunaux un droit de contrôle non seulement sur les conventions passées par les parties et fixant immédiatement la rémunération, mais aussi sur la convention confiant à des arbitres la fixation de la rémunération et sur la façon dont l'arbitrage est effectué ; il fait remarquer que des arbitres peuvent être imposés, dont la valeur morale est à peu près nulle. En conséquence il propose de remplacer le mot .... « rémunération .... » par les mots .... « les conditions .... »

Cet amendement est adopté.

Article 9. — « Rien de ce qui est convenu ici ne modifie « les règles suivies par chacune des Hautes Parties contractan- « tes au sujet de la compétence des autorités judiciaires ou « administratives chargées de statuer sur les réclamations du « chef de sauvetage ou d'assistance. Il n'est pas davantage « dérogé aux dispositions par lesquelles la législation de l'une « quelconque des Hautes Parties contractantes étendra à des « cas autres que celui d'abordage l'obligation de porter « secours aux navires en péril. »

M. Gray Hill (Liverpool) propose d'insérer la réserve de l'application de la législation nationale des Etats contractants quant aux indemnités à réclamer au navire et à la cargaison pour le sauvetage des personnes. Il dépose à cet effet, l'amendement suivant : « ... Nor in anything herein contained to be considered as disentitling the law of any of the High Contrac-

Digitized by Google

ting Parties from allowing salvage remuneration against ship or cargo for salvage on board the ship. »

Le Bureau est chargé de conformer le texte à cette proposition.

Les articles 10 et 11 sont adoptés sans discussion :

Article 10. — « Le présent traité est conclu pour un temps « illimité, mais chacune des parties contractantes a le droit de « le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un « an après sa notification aux autres parties. Les actions « introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. « Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les par- « ties qui ne l'auront pas dénoncé. »

Article 11 et dernier. — « La présente convention ne sera « définitive qu'après ratification. Les ratifications seront « échangées au plus tard le .... à .... A partir de cette date, le « traité entrera en vigueur entre les puissances ayant fait « l'échange des ratifications. L'accession de toute puissance « non signataire sera notifiée au Gouvernement de .... qui en « donnera avis aux Hautes Parties contractantes dans un « délai de .... »

— Avant de clore définitivement l'examen des deux avant-projets de traités sur l'abordage et sur le sauvetage, M. Lyon-Caen (Paris) pose la question de savoir ce qu'il y a lieu de faire de ces deux textes. Il est d'avis que le comité s'adresse à un Gouvernement et lui demande de provoquer la réunion d'une conférence diplomatique officielle.

M Angier (Londres) propose de s'adresser au gouvernement allemand.

M. Franck (Anvers) propose de confier au bureau du comité le soin de choisir le gouvernement auquel il paraîtra opportun de s'adresser. Il en est ainsi décidé et la Conférence passe à l'ordre du jour.

III. — *Examen des règles à adopter sur la compétence en matière d'abordage soit entre navires étrangers, soit entre un navire national et un navire étranger.*

Cette matière a fait l'objet d'une série de rapports préparés par chacune des associations nationales et présentés en leur nom à la Conférence. Pour faciliter la discussion, le comité maritime a pris le soin de faire dresser en un tableau synop-

Digitized by Google

tique les diverses questions auxquelles le sujet donne lieu ainsi que les réponses faites par chaque pays.

1re QUESTION

Y A-T-IL LIEU DE DONNER COMPÉTENCE AU JUGE DU DOMICILE DU DÉFENDEUR ?

A cette première question toutes les associations nationales avaient répondu affirmativement, sauf abstention du Danemark. L'affirmative est adoptée à l'unanimité par la Conférence.

2e QUESTION

Y A-T-IL LIEU DE DONNER COMPÉTENCE AU JUGE DU LIEU DE L'ABORDAGE ?

M. Autran (Marseille) fait observer qu'il y a lieu de distinguer entre la compétence pour ordonner les mesures conservatoires et la compétence au fond. En ce qui concerne les mesures conservatoires, il n'y a pas d'inconvénient à multiplier les juges compétents ; tout au contraire, il y en a beaucoup s'il s'agit de la compétence au fond. En effet cela peut d'une part conduire à des décisions contradictoires sur un même abordage et d'autre part mener les plaideurs devant des juridictions n'offrant pas toutes les garanties désirables, Il signale, à cet égard, les mauvais résultats qu'a eus, selon lui, la dernière loi française sur ce sujet.

Sir Walter Phillimore (Londres) répond sur ce point que ce n'est pas là une question internationale, mais une question d'organisation judiciaire intérieure.

M. Sieveking (Hambourg) président, se déclare opposé à l'adoption de cette règle de compétence et il signale les inconvénients qu'il y a à multiplier les compétences.

Après une discussion à laquelle prennent part les représentants des diverses associations nationales, il est procédé au vote par pays.

L'affirmative est adoptée à la majorité de 7 pays qui se prononcent pour *oui* contre 5 qui votent *non*, parmi lesquels la France à la majorité de ses représentants,

Digitized by Google

5e SÉANCE

Samedi matin 27 septembre 1902

Suite de la discussion sur la compétence en matière d'abordage

Sur les observations présentées notamment par MM. Stubbs (Londres) Rahusen (Amsterdam), Carver (Londres), Mirelli (Naples), il est déclaré qu'il ne s'agit actuellement que d'une première lecture et que la matière devra faire ultérieurement l'objet d'un second examen.

M. Rahusen (Amsterdam) propose de renvoyer toute la matière de compétence à une commission spéciale composée de légistes.

Sous la réserve de ces observations, il est passé outre à la suite de la discussion.

3e QUESTION

Y A-T-IL LIEU D'ATTRIBUER COMPÉTENCE AU TRIBUNAL DU PORT D'ATTACHE ?

Diverses observations sont présentées sur le sens qu'il convient de donner au mot « port d'attache ».

MM. Sieveking, président et Gütchow (Hambourg) rappellent la distinction que fait la législation allemande actuelle entre le « Heimatshafen » qu'ils traduisent par « port d'attache » et le « Registerhafen » ou « port d'enregistrement ». Le premier est, d'après l'article 480 du Code de commerce, le port d'où l'armateur se livre à la navigation avec le navire, (der Hafen, von welchem aus die Schiffahrt mit dem Schiffe betrieben wird). Le second est le port où le navire est immatriculé et enregistré. L'exemple est donné de navires affectés à un trafic régulier entre New-York (Etats-Unis) et les ports du Brésil, navires enregistrés à Hambourg, mais revenant à New-York et en partant, sans jamais retourner en Allemagne.

M. Lyon-Caen (Paris) signale la confusion qui résulte de ce que dans d'autres pays et notamment en France une semblable distinction est inconnue ; le port d'attache y est le port d'enregistrement. Pour sa part, il est opposé à cette règle de compétence.

Digitized by Google

M. de Valroger (Paris) se prononce au contraire en faveur de cette règle.

M. Autran (Marseille), pour éviter la confusion, fait voir en outre l'analogie qui existe entre le « Heimatshafen » au sens du droit allemand et le domicile de l'armateur et propose de rattacher cette cause de compétence à celle fournie par le domicile (1re question ci-dessus).

M. Clunet (Paris) propose de définir le domicile dans la première règle de compétence (1re question ci-dessus) au moyen des mots « domicile personnel ou commercial » ce qui comprendra l' « Heimatshafen ».

Cette proposition est adoptée et l'amendement devra être porté à la première règle.

M. Sieveking (Hambourg) président, pose alors la seconde partie de la question qui est celle de savoir s'il y a lieu d'attribuer compétence au port d'enregistrement.

Il est procédé au vote par pays, qui aboutit à l'adoption de la négative.

4e QUESTION

Y A-T-IL LIEU DE DONNER COMPÉTENCE AU TRIBUNAL DU LIEU DE LA SAISIE ?

M. Autran (Marseille) se déclare opposé à cette règle de compétence excepté pour les mesures conservatoires et fait valoir qu'en multipliant ainsi les tribunaux compétents, on risque de donner lieu à des décisions contradictoires.

M. Franck (Anvers) répond au nom de la commission belge pour appuyer la règle de compétence du lieu de la saisie, en raison de l'utilité qu'il y a à attribuer compétence au tribunal qui, en fait, est le mieux placé pour bien apprécier l'affaire, interroger les témoins, et juger par lui-même. En adoptant la solution affirmative, d'une part on facilite l'œuvre du juge et d'autre part au point de vue de l'uniformité des lois, c'est le seul moyen d'entente étant donné le système anglais.

M. Clunet (Paris) fait observer qu'il y a du bon et du mauvais dans les deux systèmes et répondant à M. Autran, il finit par se décider pour l'affirmative.

Après un vote par pays (vote dans lequel la France prononce par 5 voix *oui* contre 5 voix *non*) la conférence adopte la règle de compétence.

Digitized by Google

D'autre part, au point de vue de la rédaction du texte, la Conférence convient d'adopter la formule «... compétence du tribunal du lieu où le navire abordeur est saisi ».

Enfin M. Sieveking, président (Hambourg), propose en outre d'ajouter ces mots : «... mais seulement jusqu'à la valeur », et de limiter ainsi à la valeur du navire saisi la compétence du juge du lieu de la saisie.

M. Lyon-Caen (Paris) conteste cette proposition et fait remarquer qu'elle exposerait à des contradictions de jugements. Si, par exemple, dit-il, l'indemnité à réclamer est de 1.200.000 francs et si la valeur saisie est seulement de 1 million, le demandeur se verrait forcé, après avoir plaidé pour 1 million devant le tribunal du lieu où le navire a été saisi, d'aller plaider pour 200.000 francs devant un autre tribunal qui, peut-être, appréciera les faits différemment.

L'addition proposée par M. Sieveking est mise aux voix et écartée.

M. Clunet (Paris) d'accord avec plusieurs autres délégués français, sans vouloir revenir sur le vote du principe même, lequel se trouve acquis, recommande toutefois que cette règle de compétence soit restreinte au juge du lieu de la saisie, si ce lieu est en même temps le lieu de l'abordage.

6e SÉANCE

Samedi soir, 27 septembre 1902

Suite et fin de la discussion sur la compétence en matière d'abordage. — Clôture de la conférence

Le Président met en discussion la suite des questions sur la compétence en matière d'abordage.

5e QUESTION

Y A-T-IL LIEU D'ATTRIBUER COMPÉTENCE AU JUGE DU LIEU OU L'ON PEUT SAISIR UN AUTRE NAVIRE APPARTENANT AU MÊME ARMEMENT OU DES CRÉANCES REVENANT A CET ARMEMENT ?

M. Carver (Londres) fait remarquer que l'adoption de cette règle conduirait, en bien des cas, à autoriser le demandeur à choisir son juge et sa loi ; il suffira, à cet effet, que le défendeur soit une maison d'armement ayant des lignes

Digitized by Google

faisant des escales régulières dans des pays différents. A son avis la règle ne serait acceptable qu'en la restreignant au juge du domicile du demandeur.

Par un vote dans lequel la France se prononce pour la négative, la conférence rejette cette règle de compétence.

6e QUESTION

Y A-T-IL LIEU DE DONNER COMPÉTENCE AU TRIBUNAL DU LIEU OU LE DÉFENDEUR A ÉTÉ TOUCHÉ PAR L'EXPLOIT DE CITATION, QUAND MÊME CE DÉFENDEUR N'A, EN CE LIEU, NI DOMICILE NI RÉSIDENCE ?

Sir Walter Phillimore (Londres) explique que l'adoption de cette règle serait conforme à la loi britannique. Toutefois, il reconnaît les inconvénients de ce système et il propose aux représentants de la Grande-Bretagne de consentir à son rejet pur et simple. Il rappelle l'origine du système britannique qui a pour base l'allégeance due au souverain par celui qui, même temporairement, se trouve sur le sol britannique et son obligation d'obtempérer à la citation de comparaître qui lui est signifiée. A son avis il suffirait de restreindre la compétence au cas où le défendeur a, sur le sol britannique, son domicile ou sa résidence.

M. Mirelli (Naples) rappelle les dispositions des articles 105 et 106 du Code de procédure italien, qui permettent de citer devant les tribunaux italiens le sujet étranger, qui se trouve en Italie sans y avoir cependant ni domicile ni résidence.

Il déclare également qu'il y a lieu de renoncer à cette règle.

Sauf l'abstention de divers représentants anglais, la conférence rejette la règle sus-énoncée.

7e QUESTION

Y A-T-IL LIEU D'ATTRIBUER COMPÉTENCE AU TRIBUNAL DU DOMICILE DU DEMANDEUR ?

M. Lyon-Caen (Paris) propose le renvoi de cette question.

M. Clunet (Paris) rappelle que c'est là la question du maintien ou de l'abrogation de l'article 14 du Code civil français et reconnaît qu'un jour viendra sans doute où la

Digitized by Google

France sera obligée de renoncer au privilège que l'article 14 consacre au profit des nationaux à l'encontre des étrangers.

Sauf l'abstention des délégués français, la conférence rejette la proposition.

8e QUESTION

Y A-T-IL LIEU, DANS LE CAS OU IL Y A PLUSIEURS DÉFENDEURS, D'ATTRIBUER COMPÉTENCE AU JUGE COMPÉTENT A L'ÉGARD DE L'UN D'EUX ?

Après un échange d'observations auquel prennent part MM. Rahusen (Amsterdam), Sir Walter Phillimore (Londres), Bauss (Anvers), Clunet (Paris), la question est résolue négativement après un vote par pays, où la France se prononce pour l'affirmative à la majorité de ses représentants.

9e QUESTION

LE JUGE COMPÉTENT POUR CONNAITRE DE LA DEMANDE PRINCIPALE, DOIT-IL CONNAITRE DE LA DEMANDE RECONVENTIONNELLE DIRIGÉE PAR LE DÉFENDEUR CONTRE LE DEMANDEUR ?

La conférence admet l'affirmative à l'unanimité, sans discussion.

10e ET DERNIÈRE QUESTION

LE JUGE COMPÉTENT POUR CONNAITRE DE LA DEMANDE PRINCIPALE DOIT-IL CONNAITRE DES DEMANDES EN GARANTIE CONTRE UNE TROISIÈME PARTIE ?

Sir Walter Phillimore fait remarquer qu'il y a lieu, selon lui, de réserver le cas où cette règle de compétence devrait s'appliquer à un national d'un autre pays.

La Conférence admet l'affirmative.

L'examen des diverses questions relatives à la compétence en matière d'abordage se trouvant ainsi achevé, M. Loder (Rotterdam) présente une observation d'ordre général sur le lien intime, qui existe entre la compétence et l'exécution des jugements qui seront rendus en vertu des règles admises précédemment. Il souhaite donc de voir les questions reprises dans leur ensemble.

M. Rahusen (Amsterdam) propose de nommer une commission pour préparer ce travail.

Digitized by Google

IV. — *Examen des questions relatives au droit de propriété et autres droits réels sur les navires*

La Conférence, faute de temps, renvoie l'étude de ces questions à la prochaine Conférence.

CONFÉRENCE DE 1903

M. Rahusen (Amsterdam) présente à la Conférence, au nom de l'association hollandaise, une invitation à se réunir en 1903, en Hollande, soit à La Haye, soit à Amsterdam ou Rotterdam.

M. Sieveking, président (Hambourg) rappelle que le comité a reçu semblable invitation de l'association italienne de se réunir à Naples.

La Conférence confie au bureau le soin de choisir le lieu de la prochaine réunion.

Pendant leur séjour à Hambourg, les membres de la Conférence ont été l'objet du plus gracieux accueil de la part du Sénat de Hambourg, qui les a reçus au Rathaus, de la municipalité, qui leur a offert une représentation de gala au Stadt-Theater, et de la Hamburg-Amerika Linie qui les a réunis dans un somptueux banquet à bord de son yacht « Prinzessin Victoria Luise ». Au nom de toutes les associations représentées, M. de Valroger, président de l'Association française, a adressé ses remerciements à M. le Bourgmestre de Hambourg.

Henri Fromageot,

Docteur en droit,
Avocat à la Cour d'appel de Paris,
Secrétaire de l'Association française
de droit maritime.

Digitized by Google

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Le Comité maritime international, à la suite de la Conférence de Hambourg, a publié le document suivant :

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

Conférence de Hambourg

Anvers, le 12 octobre 1902.

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli le texte des avant-projets de **Codes internationaux de l'abordage et de l'assistance**, ainsi que le texte des autres résolutions votées par la Conférence de Hambourg.

L'adoption à l'unanimité des deux avant-projets démontre qu'il existe en ces matières dans tous les pays une opinion commune et que l'heure est venue pour les Gouvernements de mettre fin, par une entente internationale, à des conflits de lois qui sont pour le commerce maritime une source constante d'inconvénients, d'incertitudes et d'injustices et dont il réclame depuis si longtemps la suppression.

La question de la **limitation de la responsabilité** des propriétaires de navires a fait l'objet d'un court échange de vues d'où il est résulté que la Conférence est d'accord avec le Bureau permanent pour continuer à attacher la plus grande importance à cette question, et persiste à voir dans la solution transactionnelle adoptée à Londres le meilleur moyen de mettre fin aux graves divergences qui existent aujourd'hui entre les lois de la Grande-Bretagne, d'une part, et les lois de toutes les autres nations du monde.

Enfin, quant à la **compétence**, un ensemble de règles ont pu être votées en première lecture. C'est la première fois que ces difficiles et épineuses questions ont fait l'objet d'une discussion internationale autorisée. Celle-ci a assurément fait

Digitized by Google

ressortir combien était différente l'opinion des divers pays, mais elle a montré en même temps que des bases d'entente ne sont pas impossibles à découvrir. On a vu un grand nombre de nations continentales accepter le « Forum Arresti » et la règle qui est suivie par la Cour d'Amirauté anglaise et qui lui permet de se déclarer compétente quand le navire abordeur peut être saisi dans les limites du royaume. On a vu d'autre part les membres anglais abandonner une procédure qui pour être légale chez eux n'en heurte pas moins de front tous les principes suivis par les nations continentales : c'est la règle de compétence selon laquelle la notification d'un exploit de citation dans les limites du royaume à un étranger, qui n'y a ni résidence ni domicile, permet par elle-même de saisir les tribunaux anglais. Enfin nous avons vu, avec la même satisfaction, écarter les règles suivies encore dans plusieurs pays et qui admettent le « Forum Arresti » non seulement à l'égard du navire abordeur, mais à l'égard des autres navires ou de toute valeur appartenant au même propriétaire ainsi que les dispositions auxquelles l'art. 14 du Code civil avait servi de modèle.

Ces concessions réciproques sont les conditions essentielles d'une entente et montrent que l'établissement d'un régime uniforme n'est pas impossible.

A ceux qui penseraient que nos programmes sont trop restreints et représentent un progrès trop lent, nous ne pouvons que rappeler qu'il est vain d'espérer que les résolutions de nos Conférences puissent porter quelques fruits si elles ne parviennent pas à créer un courant d'opinion qui dans tous les différents pays préconise la même solution sur des questions nettement déterminées. Nous croyons en être arrivés là pour la matière de l'abordage et de l'assistance et nous espérons bien que l'appel que nous allons adresser aux Gouvernements, par l'intermédiaire de l'un d'eux, sera entendu.

Il nous serait agréable que vous vouliez bien nous accuser réception de cette circulaire et des documents y annexés en nous communiquant éventuellement vos réflexions.

Recevez, Monsieur, nos salutations empressées.

Pour le Bureau Permanent :

Le Secrétaire,

LOUIS FRANCK.

Digitized by Google

Comité maritime international

Conférence de Hambourg 1902

Avant-Projet de Traité relatif à un Droit uniforme sur les abordages.

Art. 1. — Les Hautes Parties contractantes, prendront les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité, et ce pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs cours et tribunaux respectifs, à raison d'un abordage survenu soit entre navires de mer, soit entre un navire de mer et un bateau d'intérieur.

Art. 2. — Si l'abordage est fortuit ou dû à un cas de force majeure, les dommages sont supportés sans recours par les intéressés qui les ont éprouvés.

Il en est de même s'il y a doute sur les causes de l'abordage.

Il n'est pas dérogé à ces règles pour le cas où l'un des navires était à l'ancre.

Art. 3. — Si l'abordage a été causé par une faute unilatérale, tous les dommages sont supportés par le navire à bord duquel cette faute a été commise.

International maritime committee

Hamburg conference 1902

Draft Treaty relative to a Uniform Law of Collision.

Art. 1. — The High Contracting Parties will take steps to modify the laws of their respective States in relation to the judgment of all actions brought, after the date of its ratification, before their Courts and Tribunals, in respect of a collision between see-going ships or between a sea-going ship and a ship employed in internal navigation, so as to adopt the principles set forth in the present treaty.

Art. 2. — If the collision is without fault or due to inevitable accident, the losses fall on the interests which have suffered them without any right of compensation.

It is the same if the fault causing the collision is inscrutable.

The case where one of the vessels is at anchor is no exception to this rule.

Art. 3. — If the collision has been caused by the fault of one party only, all the losses are borne by the vessel on board of which such fault has been committed.

Digitized by Google

Art. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité de sa faute.

Tous les dommages causés soit aux navires, soit à leurs cargaisons, soit aux équipages, passagers ou autres personnes se trouvant à bord des navires, sont répartis entre les navires, dans la même proportion, sans solidarité

Le navire poursuivi en vertu du contrat de transport, pourra, en justifiant de la faute de l'autre navire et du degré de celle-ci, se décharger à due concurrence de la responsabilité dont il se trouverait tenu d'après son contrat, sous réserve des clauses et conditions de celui-ci.

Art. 5. — Les dommages-intérêts en matière d'abordage doivent constituer une répartition complète. Ils comprennent notamment, dans la mesure du préjudice réel éprouvé : le montant des dommages causés par l'abordage, les gains dont les personnes lésées se trouvent privées et les indemnités de chômage dues aux navires.

Art. 6. — La circonstance que l'abordage a été amené par la faute d'un pilote dont l'emploi était obligatoire, ne

Art. 4. — If there is common fault the responsability of each of the vessels is proportionate to the gravity of her fault.

All losses caused either to the vessels or to their cargoes or to the crews, passengers or other persons on board the ship are divided between the vessels in the same proportion, the liability not being joint.

The vessel sued by virtue of a contract of aflreightment or carriage can, by proving the fault and degree of fault of the other vessel, free itself proportionately from the liability under which it lies under the contract, subject to the clauses and conditions of same.

Art. 5. — Losses in cases of collision are to be recompensed in full. They include, especially in the measure of the actual detriment proved: the amount of the losses caused by the collision, the profits of which the injured parties are deprived, and indemnity in the nature of demurrage due to the vessels.

Art. 6. — The fact that the collision has been caused by the fault of a pilot whose employment is com-

Digitized by Google

fait pas obstacle à la responsabilité du navire, telle qu'elle est établie par les dispositions du présent traité.

Art. 7. — Le navire de mer remorqué est responsable à l'égard des tiers du dommage résultant d'un abordage causé par la faute d'un remorqueur à son service. Cette responsabilité ne préjudicie pas au recours du navire remorqué contre le navire remorqueur en vertu du contrat de remorquage. Le remorqueur est en outre directement responsable de ses fautes à l'égard des parties lésées, conformément aux principes énoncés dans les articles précédents, mais il n'est pas solidaire des fautes du navire remorqué.

Art. 8. — Est abrogée toute disposition subordonnant l'action pour abordage à un protêt ou a des formalités spéciales.

Art. 9. — L'action du chef d'abordage se prescrit par deux ans à partir de l'événement. Les lois nationales déterminent les causes d'interruption de cette prescription.

Le recours exercé par le capitaine pour compte de son armement suspend la prescription au profit de toutes les parties intéressées

pulsory presents no obstacle to the liability of the ship as established by the provisions of the present treaty.

Art. 7. — The sea-going ship in tow is liable in respect to third parties for damage resulting from a collision caused by the fault of the tug in its service. This liability does not prevent the ship in tow having recourse against the ship towing in virtue of the towage contract. The tug is, on the other hand, directly liable for its faults with respect to parties injured, in conformity with the principles enunciated in the preceding articles, but it is not jointly liable for the faults of the towed ship.

Art. 8. — Every regulation making an action for collision subject to noting a protest or to special formalities is annulled.

Art. 9. — The right to bring a collision action is barred by the lapse of two years from the time of the occurence. The laws of each country determine the causes for which this prescription is interrupted.

Action brought by the captain, even account of his owner alone, suspends the prescription for the benefit of all parties interested in

Digitized by Google

du chef du navire qu'il commande.

Art. 10. — Les navires entrés en collision sont obligés de se porter secours autant que les circonstances le permettent.

Les lois nationales déterminent les peines applicables aux contrevenants.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable du capitaine ou de l'équipage à raison de ces contraventions, et le défaut de porter secours n'entraîne pas une présomption de faute au point de vue de la responsabilité pécuniaire de l'abordage.

Art. 11. — Sous réserve de conventions ultérieures sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, on entend, dans les dispositions qui précèdent, par responsabilité du navire, la responsabilité du propriétaire ou de toute autre personne, telle que cette responsabilité sera jugée applicable dans chaque cas, par les Tribunaux compétents.

Art. 12. — Les abordages entre navires de guerre et navires de commerce ne sont soumis au présent traité que dans la mesure où une responsabilité est admise à cet égard par le droit de chaque État.

right of the ship which he commands.

Art. 10. — Ships which have been in collision are bound to afford assistance as far as circumstances permit.

The laws of each country determine the penalties to which those breaking the regulation are liable.

The owner of the ship is not liable by reason of breach of this regulation by the captain or crew, and the neglect to afford assistance does not entail a presumption of fault from the point of view of pecuniary responsibility for the collision.

Art. 11. — Subject to any further agreement as to the limitation of shipowers' liability, it is understood that when in the preceding regulations the liability of the ship is spoken of, by these words is intented the liability of the owner of the ship, or of any other person who may be responsible for the collision according to the law enforced by the Court before which the case is tried.

Art. 12. — Collisions between men of war and ships of the mercantile marine are not submitted to the present treaty save in so far as responsibility is amitted in this respect by the law of the particular State.

Digitized by Google

Art. 13. — Le présent traité est conclu pour un temps illimité mais chacune des parties contractantes a le droit de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un an après sa notification aux autres parties. Les actions introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les parties qui ne l'auront pas dénoncé.

Art. 14. — La présente convention ne sera définitive qu'après ratification. Les ratifications seront échangées au plus tard le

L'engagement pris dans l'article 1, sera exécuté dans le délai d'un an.

A partir de cette date le traité entrera en vigueur entre les puissances qui se seront conformées à l'art. 1.

L'accession de toute puissance non signataire sera notifiée au Gouvernement de qui en donnera avis aux Hautes Parties contractantes dans un délai de

Art. 13. — The present treaty is concluded for an unlimited time, but each of the Contracting Parties has the right of denouncing it. Such renunciation shall only have effect one year after notification to the other parties. Actions brought meanwhile shall continue submitted to the treaty. It shall continue to have full effect between the Parties who have not denounced it.

Art. 14. — The present convention shall not be in force until after ratification. Ratifications shall be exchanged not later than —.

Effect shall be given to Art. 1 within one year.

After such date the treaty shall come in force between the Powers who will have complied with said Art. 1.

The accession of any Power not a signatory shall be notified to the Government of — which shall advise the High Contracting Parties within —.

Digitized by Google

Comité maritime International

Conférence de Hambourg 1902

—

Avant-projet de Traité relatif à un Droit uniforme sur le sauvetage maritime.

Art. 1. — Les Hautes Parties contractantes prendront les mesures nécessaires pour introduire dans leurs législations respectives les dispositions énoncées dans le présent traité pour le jugement de toutes actions introduites, après la date des ratifications, devant leurs Cours et Tribunaux respectifs, à raison d'un sauvetage d'un navire de mer ou d'assistance à lui prêtée.

Art. 2. — Le secours utilement prêté à un navire en péril ou à sa cargaison donne lieu à une équitable rémunération. Toute distinction législative entre le sauvetage et l'assistance est abolie.

Art. 3. — Rien n'est dû si le secours prêté reste sans résultat utile. En aucun cas la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

Art. 4. — Sont déchues de tout droit à indemnité et à rémunération les personnes qui ont coopéré aux opérations de secours malgré la

International maritime Committee

Hamburg Conference 1902

—

Draft Treaty relative to a Uniform Law on Marine Salvage.

Art. 1. — The High Contracting Parties will take steps to modify the laws of their respective States in relation to the judgment of all actions brought, after the date of its ratification, before their Courts and Tribunals, in respect of salvage of a sea-going vessel or of assistance rendered to such vessel, so as to adopt the provisions set forth in the present treaty.

Art. 2. — Successful services rendered to a ship or cargo in peril gives the right to an equitable remuneration. All legislative distinction between salvage and assistance (services in the nature of salvage) is abolished.

Art. 3. — Nothing is due if the services rendered remain without useful result. In any case the sum to be paid cannot exceed the value of the salved property.

Art. 4. — Persons who have co-operated in the work of rendering assistance against the express prohibition of the captain of

Digitized by Google

défense expresse du capitaine du navire secouru.

Art. 5. — Un remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance donnée au navire par lui remorqué ou à sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 6. — Le pilote et l'équipage du navire en péril n'ont droit à aucune réumunération, même pour services extraordinaires tant que ceux-ci peuvent être considérés comme rentrant dans les limites de leurs contrats de service respectifs.

Art. 7. — A défaut d'accord valablement conclu entre parties, les autorités administratives ou judiciaires compétentes fixent la rémunération en prenant pour base : *principalement* les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours ; le danger couru par le navire assisté, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant ; les frais et dommages subis par le navire assistant ; le succès obtenu ; *secondairement* la valeur des choses sauvées et du navire sauveteur.

the ship assisted are barred from all right to indemnity and remuneration.

Art. 5. — A tug has only the right to remuneration for assistance rendered to the ship towed by her or her cargo, if she has rendered exceptionnal services, which cannot be considered as the fulfilment of her contract of towage.

Art. 6. — The pilot and crew of a ship in peril have no right to any remuneration, even for extraordinary services, so long as they can be considered as being within the limits of their respective contracts of service.

Art. 7. — In default of express agreement concluded betwen the parties, the competent administrative or judical authorities fix the remuneration, taking into considerations *principally* the efforts and merits of those who have rendered assistance, the danger incurred by the vessel or cargo assisted, by the salvors and by the assisting vessel, the damage and expenses incurred by the assisting vessel, and the success obtained; *secondly* the value of the salved objects and the assisting vessel.

Digitized by Google

En aucun cas, les autorités compétentes n'alloueront une quotité fixe des objets sauvés ou de leur valeur.

Ar. 8. — Tout contrat fait en présence du péril, par ceux qui s'y trouvent exposés, en vue de fixer la rémunération, peut être modifié dans ses effets par le juge s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables soit pour l'une, soit pour l'autre partie.

Art. 9. — Rien de ce qui est convenu ici ne modifie les règles suivies par chacune des Hautes Parties contractantes au sujet de la compétence des autorités judiciaires ou administratives chargées de statuer sur les réclamations du chef de sauvetage ou d'assistance. Il n'est pas davantage dérogé 1° aux dispositions par lesquelles la législation de l'une quelconque des Hautes Parties contractantes étendra à des cas autres que celui d'abordage l'obligation de porter secours aux navires en péril, ni 2° aux dispositions par lesquelles elle accorde aux sauveteurs des vies humaines un droit à rémunération à l'égard du navire assisté et de sa cargaison. Enfin aucune disposition du présent traité ne modifie la situation des na-

The competent authorities shall not allow a fixed proportion of the objects salved or of their value.

Art. 8. — Every contract made in time of peril by those exposed thereto with a view of fixing the remuneration can be modified in its effect by the judge if he considers that the conditions agreed are not equitable either to one or tho the other party.

Art. 9. — Nothing which is herein contained modifies the rules followed by each of the High Contracting Parties with reference to the competence of judicial authorities charged with deciding claims brought for salvage or assistance. Nor is anything herein contained to be considered 1) as a derogation to the legislation by which one of the High Contracting Parties should apply to cases other than collision the obligation to afford assistance to ships in peril, or 2) as disentitling the law of any such Party from allowing salvage remuneration against ship or cargo for salvage of life. Finally, nothing herein contained is to modify the legal position of men of war as to salvage.

Digitized by Google

vires de guerre en ce qui concerne le sauvetage.

Art. 10. — Le présent traité est conclu pour un temps illimité, mais chacune des Parties contractantes a le droit de le dénoncer. La dénonciation ne produira ses effets qu'un an après sa notification aux autres parties. Les actions introduites pendant ce délai resteront soumises au traité. Celui-ci continuera à produire tous ses effets entre les parties qui ne l'auront pas dénoncé.

Art. 11. — La présente convention ne sera définitive qu'après ratification. Les ratifications seront échangées au plus tard le

à .

L'engagement pris dans l'art. 1 sera exécuté dans le délai d'un an. A partir de cette date le traité entrera en vigueur entre les puissances qui se seront conformées au traité.

L'accession de toute puissance non signataire sera notifiée au Gouvernement de

qui en donnera avis aux Hautes Parties contractantes dans un délai de

Art. 10. — The present treaty is concluded for an unlimited time, but each of the Contracting Parties has the right of denouncing it. Such denunciation shall only have effect one year after notification to the other parties. Actions brought meanwhile shall continue submitted to the treaty. It shall continue to have full effect betwen the Parties who have not denounced it.

Art. 11. — The present convention shall not be of effect until after ratification; the ratification shall be exchanged not later than —. Within one year following article 1 shall be complied with. After this date the treaty shall come in force between the Powers who have complied with said article.

The accession of every Power, not a signatory, shall be notified to the Government of — which shall advise the High Contracting Parties within —.

Digitized by Google

Comité maritime international

Conférence de Hambourg 1902

—

I. Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires

La Conférence *confirme* les résolutions votées aux Conférences de Londres et de Paris, relativement à la limitation de la responsabilité des armateurs ;

charge une commission, à nommer par le Bureau, de donner à ces résolutions la forme d'un projet de traité ;

prie le Bureau Permanent de prendre les mesures nécessaires pour faire accepter le projet de traité par les divers Gouvernements après qu'il aura été adopté par la prochaine Conférence.

II. Compétence en matière d'abordage

La Conférence a adopté, *en première lecture*, les règles suivantes :

En matière d'abordage, compétence doit être accordée exclusivement :

1. Au Juge du domicile personnel ou commercial du propriétaire du navire défendeur. (*Forum rei*)

2. Au Juge du lieu de l'abordage quand l'abor-

International maritime committee

Hamburg Conference 1902

—

I. Limitation of Shipowners liability

The Conference *reaffirms* the resolutions carried at the London & Paris Conferences in respect of limitation of shipowners' liability;

entrusts a committee, to be appointed by the Council, with the duty of giving effect to this resolution in the form of a draft treaty ;

requests the Council to take steps for adoption of this treaty by the Governments after its adoption at the next Conference.

II. Jurisdiction as to collisions

The Conference has adopted, as a *first readding*, the following rules :

In cases of collision, jurisdiction ought to be given exclusively to :

1. The Court having jurisdiction in the place where the owner of the defendant vessel has his domicily either personal or commercial. (*Forum rei*)

2. The Court having jurisdiction on the territorial

Digitized by Google

dage s'est produit dans les eaux territoriales. (*Forum loci*)

3. Au Juge du port où le navire défendeur est enregistré.

4. Au Juge du lieu où le navire poursuivi du chef de sa participation à l'abordage est saisi. (*Forum arresti*)

5. Au Juge compétent sur l'action principale, pour la demande reconventionnelle dirigée par le défendeur contre le demandeur à raison du même abordage.

N. B. La Conférence a repoussé la compétence pour affaires d'abordage :

1° du Juge du port d'attache (en tant que différent du port d'enregistrement et du port où le propriétaire a un établissement commercial assez important pour équivaloir à un établissement principal).

2° du Juge du lieu où l'on peut saisir un autre navire, appartenant au même armement ou des créances revenant à cet armement.

3° du Juge du lieu où le défendeur a été touché par l'exploit de citation, mais où il n'a ni domicile ni résidence effective.

4° du Juge national du demandeur.

5° dans le cas où il y a plusieurs défendeurs — du Juge compétent à l'égard de l'un d'eux.

6° du Juge de l'action principale — à l'égard de demandes en garantie contre une troisième partie.

waters where the collision took place. (*Forum loci*)

3. The Court having jurisdiction at the registration port of the defendant ship.

4. The Court having jurisdiction at the place where the colliding vessel, sued for damages, is arrested. (*Forum arresti*)

5. The Court having jurisdiction on the principal claim as regards counter-claims made in respect of the same collision by the defendant against the claimant.

N. B. The Conference did not admit as being entitled to jurisdiction on collison cases :

1° The Court of the « port d'attache » or *Heimathshafen* — as far as these expression did not cover either the port of registration or the port where the owner as an office of business sufficiently important to be considered as his commercial domicile.

2° The Court, within whose jurisdiction another ship than one of the colliding vessels may be arrested or orther property of the owner attached.

3° The Court within whose jurisdiction the defendant has been served with a writ, although having neither domicily nor residence there.

4° The Court competent only on behalf of the nationality of the claimant.

5° When there are several defendants — the Court having jurisdiction against one of them.

6° The Court having jurisdiction on the claim — as regards claims in guarantie against third parties.

Digitized by Google

La Conférence de Hambourg, pour assurer la réalisation du projet de code international de l'abordage et de l'assistance avait indiqué comme la meilleure voie à suivre une démarche à faire auprès de l'un des gouvernements en vue d'obtenir de lui qu'il soumît le projet de code aux autres puissances.

La Conférence a laissé le choix de ce gouvernement au Bureau permanent. Celui-ci, qui se compose de membres appartenant aux diverses nationalités, a estimé que la Belgique se trouvait le mieux placée pour prendre cette initiative, tant à raison de sa neutralité politique qu'à raison de l'intérêt que le gouvernement belge a toujours porté à la question de l'unification du droit maritime qu'il a été le premier à poser devant les gouvernements.

A la suite de cette résolution, MM. Beernaert, Ch. Lejeune et L. Franck ont fait des démarches au Ministère des affaires étrangères à Bruxelles, et après des pourparler préliminaires où l'initiative du Comité et l'œuvre de la Conférence ont reçu le plus charmant accueil, la lettre suivante a été adressée au Ministre des affaires étrangères :

Anvers, le 18 octobre 1902.

Monsieur le Ministre,

Au nom de la Conférence Maritime Internationale qui s'est réunie les 25, 26 et 27 septembre à Hambourg, et à laquelle treize nations étaient représentées, nous avons l'honneur de vous remettre deux avant-projets de traités relatifs à l'abordage et à l'assistance. En même temps et en la même qualité, nous prions le Gouvernement Belge de bien vouloir employer ses bons offices auprès des autres Puissances.

L'unification internationale du Droit Maritime est un des besoins les plus évidents du Commerce de notre temps. Vous savez, Monsieur le Ministre, que, spécialement en matière d'abordage, le régime actuel donne lieu à des conflits si nombreux, à de telles incertitudes et à de telles injustices, qu'une réforme internationale est dans les vœux unanimes des armateurs, des assureurs et des négociants de tous les pays.

C'est à cette réforme que s'est consacré le Comité Maritime International.

Constitué depuis 1897 par des hommes appartenant aux principaux pays commerçants, sur des bases scientifiques et impartiales, il s'est occupé avant tout de s'assurer le concours

Digitized by Google

des intéressés eux-mêmes, de les grouper dans les différents pays et de pouvoir ainsi étudier avec sûreté et méthode la nature et le sens des réformes nécessaires et leurs chances de succès.

L'accueil que cette initiative a reçu montre éloquemment à quel point le Commerce maritime est unanime sur la nécessité d'une entente internationale en ces matières. En peu d'années treize associations et comités importants, composés de jurisconsultes, d'armateurs, d'assureurs et de négociants influents ont été constitués en autant de pays en vue de travailler à l'Unification du Droit Maritime. Ces associations ont étudié les questions qui leur ont été soumises par le Comité Maritime International qui leur sert de centre et de lien et elles se sont fait représenter par des délégués aux Conférences internationales tenues successivement à Bruxelles (1896) à Anvers (1898) à Londres (1899) à Paris (1900) à Hambourg (1902). Des rapports détaillés, des études de doctrine et de droit comparé avaient précédé chacune de ses réunions; des spécialistes éminents, des armateurs et des assureurs importants, les délégués d'associations aussi considérables que la Chamber of Shipping of the United Kingdom et le Comité du Lloyd de Londres prirent part aux débats.

Parmi les questions soumises à la Conférence de Paris, celles qui sont relatives à l'abordage et à l'assistance parurent comporter à ce point des solutions unanimement acceptables que Lord Alverstone, Lord Chief Justice d'Angleterre, prit l'initiative d'en proposer la codification sous la forme de traité. Deux avant-projets furent rédigés par une commission placée sous sa présidence et réunie à Londres en juin 1901.

Ce sont ces avant-projets qui viennent d'être approuvés, avec de légers changements, à l'unanimité par la Conférence de Hambourg, et nous venons solliciter les bons offices du Gouvernement Belge, pour les soumettre aux puissances et prendre les mesures nécessaires pour qu'ils puissent devenir l'objet d'un règlement international.

En vous adressant cette requête, Monsieur le Ministre, en vertu de la mission que nous avons reçue de la Conférence internationale, nous nous sommes souvenu des services considérables que la Belgique a rendus déjà au mouvement en faveur de l'unification du Droit Maritime. N'est-ce pas à son initiative que se réunit en 1885 à Anvers et en 1886 à Bruxel-

Digitized by Google

les, sous la présidence éminente de M. le Ministre d'Etat Baron Lambermont, le Congrès du droit commercial qui donna une si puissante impulsion à l'étude de ces questions ?

C'est encore le Gouvernement Belge qui reçut du Congrès la charge de négocier avec les Puissances en vue d'assurer, par des conventions séparées, l'introduction dans les différentes législations des principes adoptés par le Congrès, et qui n'a cessé depuis lors de témoigner à chaque occasion sa sollicitude pour cette réforme.

En nous autorisant de ces rétroactes, nous espérons que la Belgique voudra bien reprendre des négociations qui se concilient si bien avec sa neutralité politique et qui aujourd'hui se présenteraient dans des conditions toutes différentes de celles d'après 1888.

Les Congrès de 1885 et de 1886 avaient, comme vous le savez, Monsieur le Ministre, un programme très vaste ; leurs résolutions touchaient à l'ensemble du Droit Maritime et pouvaient sur plus d'un point heurter des intérêts divergents. Il n'en est pas de même des projets de traité que nous vous présentons. Ceux-ci se limitent à deux objets parfaitement précis. Aucun conflit d'intérêt n'est soulevé par aucune des dispositions qu'ils contiennent.

Il s'agit d'ailleurs d'une œuvre importante. Les vœux d'un congrès, si bien composé qu'il soit, peuvent ne point représenter l'avis des intéressés dans les différents pays. Il n'en est pas de même des projets que nous vous soumettons. Ceux-ci, après l'étude préparatoire que nous avons rappelée ci-dessus, ont été élaborés par les délégués des associations suivantes, après un examen approfondi :

Angleterre : le *Maritime Law Committee*, of the International Law Association, siégeant à Londres et placé sous la présidence de Lord Alverstone.

Allemagne : *Association Allemande de Droit Maritime International*, sous la présidence du Dr F. Sieveking, Président de la Haute Cour Hanséatique à Hambourg.

Autriche : *Société Autrichienne pour le Droit Maritime International*, sous la présidence de S. E. Dr Ed. Kinddinger, Ministre d'Etat, Président de la Cour d'appel à Trieste.

Belgique : *Association Belge pour l'Unification du Droit Maritime*, dont le siège est à Anvers et dont vous connaissez, Monsieur le Ministre, la composition.

Digitized by Google

DANEMARK : *Association Danoise de Droit Maritime*, sous la présidence de M. Hindenburg, avocat à la Cour suprême.

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE DU NORD : *The Maritime Law Association of the United States*, sous la présidence de M. Robert D. Benedict, avocat à New-York.

FRANCE : *Association Française de Droit Maritime*, sous la présidence honoraire de M. Ch. Lyon-Caen, membre de l'Institut, et la présidence effective de M. de Valroger, ancien Président de l'Ordre des Avocats près le Conseil d'Etat et la Cour de Cassation à Paris.

HONGRIE : *Association Hongroise de Droit Maritime*, sous la présidence de S. E. le comte Apponyi, Président de la Chambre des députés, avec siège à Fiume.

ITALIE : *Association Italienne de Droit Maritime*, sous la présidence de M. le Professeur Marghieri, de l'Université de Naples.

JAPON : *Association Maritime Japonaise*, sous la présidence de M. le Prince Konoyo, Président du Sénat, Tokio.

NORVÈGE : *Société Norvégienne de Droit Maritime*, sous la présidence de M. le Professeur Dr Oscar Platou, à Christiania.

PAYS-BAS : *Comité Maritime Neerlandais*, sous la présidence de M. le Sénateur Rahusen, à Amsterdam.

SUÈDE : *Association Suédoise de Droit Maritime International*, sous la présidence de M. de Gunther, Conseiller au Ministère Royal du Commerce et de l'Insdustrie, à Stockholm.

Ce n'est pas tout : en dehors de ces associations, spécialement consacrées à l'œuvre de l'unification du Droit Maritime, deux institutions dont l'importance est universellement reconnue dans le monde maritime : la *Chamber of Shipping of the United Kingdom* et le *Committee of Lloyd* de Londres, ont, par leurs délégués, pris part à nos Conférences et nous ont accordé, à diverses reprises, leur sympathique appui.

En raison de l'importance de ces études préalables, il nous paraît, Monsieur le Ministre, que nous pouvons affirmer, sans présomption, qu'entre les armateurs, les assureurs, les jurisconsultes, particulièrement versés dans le droit maritime, il s'est formé une opinion commune, sur un ensemble de solutions qui mettraient fin aux conflits intolérables qui existent aujourd'hui et dont l'un des plus éminents de nos

Digitized by Google

membres, Lord Alverstone, disait si justement, à la Conférence de Paris, qu'ils constituent pour notre temps une humiliation.

En présence de semblable mouvement d'opinion on peut légitimement espérer que les préférences qu'en théorie, quelques-uns pourraient conserver pour l'une ou l'autre solution différente de celles adoptées, céderaient devant le grand bienfait d'un droit uniforme sur des points essentiels à assurer enfin au commerce maritime, et ce sera pour la Belgique un honneur d'avoir contribué à le réaliser.

Il est une dernière question qu'il appartient au Gouvernement Belge et aux autres Puissances de résoudre et que nous ne touchons qu'avec la discrétion qui convient pour émettre une simple opinion.

Le Congrès de Bruxelles de 1886 a préconisé la conclusion de conventions spéciales n'introduisant les règles uniformément admises que dans une législation maritime déterminée. Nos Conférences internationales sont au contraire d'avis que l'on réussirait plus vite et plus sûrement dans la voie de conventions internationales, exigeant l'adhésion de tous ou du moins de presque tous les Etats maritimes. Tel pays qui hésiterait à modifier sa législation propre, alors qu'il ne serait pas sûr de voir son exemple suivi, cédera devant la certitude d'un grand progrès à accomplir.

C'est dans cette voie que nous serions heureux de voir le Gouvernement Belge diriger ses efforts, tout en nous rapportant à sa bienveillance éclairée.

Peut-être les Puissances tiendront-elles compte de l'importance des travaux préparatoires et de la part qu'y ont prise leurs associations nationales respectives pour admettre nos avant-projets de traités comme base d'une Conférence diplomatique. Mais quoi qu'il en soit, nous restons à la complète disposition du Gouvernement et nous osons exprimer l'espoir de recevoir communication sous l'une ou l'autre forme des modifications dont notre travail paraîtrait susceptible.

Nous vous présentons, Monsieur le Ministre, avec nos remerciements anticipés, les assurances de notre haute considération.

POUR LE COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL :

Le Secrétaire,	*Le Président,*	*Le Vice-Président,*
LOUIS FRANCK.	A. BEERNAERT.	CH. LE JEUNE.


Digitized by Google

Quelques jours plus tard, le Ministre des affaires étrangères répondait à M. Beernaert, ministre d'Etat et président du Comité maritime international, dans les termes suivants :

Monsieur le Ministre,

« J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du « 18 octobre dernier par laquelle le Comité maritime interna- « tional demande l'intervention du Gouvernement belge « auprès des puissances maritimes, en vue de faire consacrer « par un accord international les règles adoptées à la Confé- « rence de Hambourg en matière d'abordage et de sauvetage.

« Pénétré, comme vous, de la grande utilité pour le com- « merce maritime des travaux que vous avez préparés, j'ac- « cepte volontiers de continuer la mission que les Congrès de « droit commercial de 1885 et de 1888 avaient cru pouvoir « confier au Gouvernement du Roi.

« Vous connaissez, Monsieur le Ministre, l'intérêt que le « Gouvernement belge porte à l'œuvre d'unification que vous « poursuivez et son sincère désir de voir aboutir vos efforts.

« Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de « ma haute considération. »

« (Signé) DE FAVEREAU. »

Le projet de code international de l'abordage et de l'assistance est donc soumis officiellement au gouvernement et il n'y a guère de doute qu'il ne reçoive un accueil favorable.

Ce qui est caractéristique à cet égard c'est l'article que le *Times*, en premier-Londres, a récemment consacré à l'œuvre du Comité maritime international, article des plus sympathiques, dans lequel le grand journal anglais, dont la prudence et l'autorité sont bien connues, disait notamment :

« Il serait fâcheux que l'excellent travail accompli dans des conférences successives, dont la dernière s'est tenue récemment à Hambourg, et dont l'objet est d'ordonner et d'unifier le droit maritime, ne recueillît pas la juste récompense due à son mérite. Nous avons eu à diverses reprises l'occasion d'exprimer le regret de voir que l'Angleterre ne jouait pas le rôle qui lui appartient, dans la réforme des lois commerciales et maritimes, et de constater qu'au lieu d'en prendre l'initia-

Digitized by Google

tive, elle laissait prendre les devants à d'autres nations bien moins intéressées. Ceci n'est pas le cas pour certaines parties de la législation maritime. Des juges, des avocats, des armateurs anglais ont été présents aux Conférences d'Anvers, Londres, Paris et Hambourg et les résultats obtenus sont dûs dans une large mesure à leur concours et en particulier à celui de Lord Alverstone. Ces résultats ne sont pas sans importance.

Il semble en ce moment, que, pour la première fois, nous voyons apparaître une route qui nous dégagera d'un labyrinthe où nous nous égarons depuis si longtemps que nous nous sommes habitués à le croire inextricable. Le chaos était devenu plus confus d'année en année. Il fut un temps où les lois maritimes de l'Europe étaient beaucoup plus homogènes que dans les temps présents. Fondées sur certaines coutumes, dont, au cours des siècles, on avait recueilli et consigné soigneusement le legs, il se conçoit que dans des pays différents des interprétations variables se soient rencontrées, mais la source à laquelle elles s'alimentaient étaient la même. Actuellement, on ne remonte plus guère à cette source et des législations particulières, ayant eu pour objet de servir des intérêts particuliers, ont amené des divergences extrêmes dans les solutions relatives à l'abordage, au sauvetage, à la compétence, aux assurances et à d'autres matières analogues.

Et malheureusement, on ne peut échapper aux conséquences de ces diverses législations. L'armateur anglais est exposé à subir tel jour sa loi, qu'il est présumé connaître, et tel autre jour les lois allemandes ou italiennes et leurs conséquences qu'il ignore vraisemblablement. Il ne peut savoir avec certitude par quelle jurisprudence ses droits seront régis. En beaucoup de cas, il n'est que trop sûr qu'il sera plus mal partagé que ne le serait un armateur du continent dans les mêmes circonstances. La science du légiste est offensée par l'imperfection et la complexité des lois. Cet état de choses est très nuisible à l'armateur et sa disparition améliorerait son industrie et la rendrait moins chanceuse.

La Conférence de Hambourg, où se trouvaient réunis des représentants de treize nations, a préparé le mouvement, qui doit aboutir à la solution de quelques-unes des questions principales ; le second pas à franchir par les divers gouvernements et en particulier par le gouvernement anglais est de poursuivre l'œuvre entreprise par l'initiative privée. Un pro-

Digitized by Google

jet de codification des lois sur l'abordage et le sauvetage a été rédigé et unanimement adopté.

Le code relatif à l'abordage met un terme à certaines divergences vexatoires. Dans certains cas les principes anglais ont prévalu, par exemple, évidemment, dans le cas d'abordage où ni l'un ni l'autre des navires n'est en faute. Il existe beaucoup de diversité de lois dans le cas où les deux navires sont fautifs et selon la loi anglaise chaque navire supporte la moitié du dommage éprouvé par l'autre navire, tout en restant chargé de la moitié du dommage qu'il a subi lui-même. Ce système arbitraire, fortement critiqué dans ce pays, a trouvé peu de partisans ailleurs et a été écarté en faveur du système que l'on peut appeler continental, en vertu duquel en cas de faute commune « la responsabilité de chaque navire est proportionnée à la gravité de sa faute », un criterium, qui il faut le reconnaître, ouvre la voie à beaucoup d'incertitudes et de justice sommaire, mais qui semble préférable à la loi appliquée jusqu'ici par notre Cour d'Amirauté. L'article 6 de l'avant-projet de codification déroge aussi aux principes anglais ; le fait qu'un abordage est occasionné par la faute d'un pilote dont l'emploi est obligatoire, n'exonère pas le navire de la responsabilité. Parmi d'autres articles dignes de mention, on en remarque un qui rend le navire de mer responsable de l'abordage dû à la faute de son remorqueur, et un autre qui fixe à deux ans le délai de prescription des actions d'abordage. Le dixième article du code met à néant une disposition de la loi maritime anglaise, qui, confondant le criminel et le civil, admet, comme une présomption de faute, le fait pour un navire qui s'est trouvé en collision, d'avoir failli sans cause plausible au devoir de prêter assistance à l'autre navire.

Il y a une lacune sérieuse dans cette codification ; elle ne fait aucune mention de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, domaine dans lequel les plus grandes divergences existent entre les lois anglaises et étrangères, et où les armateurs anglais croient avoir des griefs importants à articuler. L'armateur étranger possède en certains cas un moyen de libération qu'il n'a nulle envie de perdre et que l'armateur anglais s'estimerait heureux de conquérir. Celui-ci éventuellement pourrait être ruiné par des obligations dont celui-là sortirait indemne, sa responsabilité ne pouvant excéder la valeur du navire et du frêt. Le grief n'a pas été aban-

Digitized by Google

donné. « La Conférence confirme les résolutions prises aux « conférences de Londres et de Paris en ce qui concerne la « limitation de la responsabilité du propriétaire du navire et « charge une commission, à nommer par le Bureau, de la « mission d'en poursuivre l'exécution en rédigeant un avant-« projet de codification. » Mais il a été jugé opportun de surseoir à toute démarche pour la question de responsabilité, jusqu'à ce qu'il ait été donné suite à la partie moins controversée des résolutions. Réserve prudente, car il est à prévoir que de graves objections seront faites au Parlement contre l'adoption des principes continentaux en matière de responsabilité.

Un autre point important mis en discussion à Hambourg est celui de la compétence des tribunaux auxquels le jugement des conflits d'abordage est dévolu. Les résultats, qui révèlent des complications, ne sont pas entièrement satisfaisants, et la révision en sera faite sans doute dans une prochaine conférence.

En attendant des avants-projets de traité codifiant les résolutions ayant rapport à l'abordage et au sauvetage ont été préparés, et le gouvernement belge a promis de les soumettre aux divers gouvernements représentés à la conférence et de les inviter à se prononcer sur leur adoption dans une conférence diplomatique. Nous ne saurions concevoir que notre gouvernement s'abstienne de participer à cette assemblée. Nous pouvons pronostiquer qu'il sera prêt à prendre l'initiative d'une législation destinée à faire entrer les principes finalement sanctionnés, dans la voie de l'exécution. »

FRANCE

Rapport adressé au Président de la République, suivi d'un décret relatif aux conditions d'admission au commandement des navires de commerce et à l'obtention des brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage et des diplômes d'élève et d'officier de la marine marchande.

Paris, le 29 décembre 1901.

Monsieur le Président,

L'évolution qui s'est accomplie depuis un demi-siècle dans l'art de la navigation a contraint le département de la marine

Digitized by Google

à s'entourer de garanties de capacité de plus en plus sérieuses pour la délivrance des brevets de commandement au commerce et à exiger des candidats à ces brevets des connaissances de plus en plus étendues.

C'est pour répondre à cette nécessité qu'ont été édictées les réglementations successives qui ont fait l'objet des décrets des 26 janvier 1857, 2 octobre 1880 et 18 septembre 1893.

En présence des progrès continus de la construction navale et des méthodes de navigation, la revision du dernier de ces actes n'a pas tardé à s'imposer : à côté du développement sans cesse plus important de la navigation à vapeur, une tendance s'est manifestée vers une augmentation considérable des tonnages.

Il est devenu, par suite, indispensable, pour assurer comme il convient la sécurité des grands navires, de ne confier leur conduite qu'à des capitaines qui justifient à la fois d'une instruction théorique supérieure et d'une pratique de la navigation comportant un véritable apprentissage du commandement.

Il a paru, en outre, nécessaire, non seulement en vue de mieux seconder les commandants des bâtiments au long cours, mais aussi dans l'intérêt de la sécurité du navire, s'il se trouvait accidentellement privé de son commandant en cours d'expédition, d'exiger l'embarquement de lieutenants pourvus eux-mêmes d'un brevet, et présentant des garanties supérieures à celles, manifestement insuffisantes, exigées par les articles 43 et 44 de l'ordonnance du 1er janvier 1786, toujours en vigueur.

Aussi le projet de décret ci-joint, consacrant les vœux exprimés par les représentants les plus autorisés de l'industrie maritime, porte-t-il création d'un « brevet d'officier de la marine marchande », analogue à celui qui existe dans plusieurs marines de commerce étrangères et dont les titulaires seuls pourront être portés sur les rôles d'équipage en qualité de second ou de lieutenant à bord des navires armés au long cours.

Ce brevet sera délivré à la suite d'un examen auquel seront admis les jeunes gens âgés d'au moins vingt et un an et qui justifieront de trente-six mois de navigation sous pavillon français, dont vingt-quatre sur des navires armés au long cours. Il donnera également accès aux fonctions de second, mais à la condition que le titulaire réunisse, non plus seule-

Digitized by Google

ment trente-six mois de navigation, mais quarante-huit mois.

Comme conséquence logique de cette création, le projet stipule que le droit au commandement d'un navire long-courrier ne résultera plus uniquement de la possession du brevet de capitaine au long cours, mais, en outre, d'une certaine expérience acquise comme officier, justifiée par deux ans au moins de navigation accomplie au long cours, sous pavillon français, en qualité de second ou de lieutenant.

De plus, pour obtenir les garanties d'aptitude spéciales nécessaires au commandement, soit des voiliers, soit des vapeurs, sans avoir recours à deux brevets distincts, une disposition impose l'accomplissement de l'une de ces deux années de navigation sur un navire de même espèce que celui dont le capitaine recherche le commandement.

Le projet comporte quelques autres dispositions nouvelles en ce qui concerne le commandement des navires au long cours ; il fixe à 17 ans l'âge minimum à partir duquel peut être subi l'examen de théorie. En outre, dans le but d'augmenter la valeur professionnelle des candidats, la période de 30 mois qui, sur le total des 60 mois de navigation exigés en vue de l'examen d'application, devait, d'après le décret de 1893, avoir été accomplie à bord de bâtiments de l'Etat ayant fait campagne ou de navires armés au long cours, est élevée à 36 mois.

Enfin diverses modifications sont apportées aux dispositions du décret de 1893 relatives aux épreuves des deux examens de théorie et d'application, en vue de leur donner un caractère plus pratique et d'exiger seulement des candidats au brevet supérieur de capitaine au long cours certaines connaissances théoriques d'un ordre relativement élevé.

Les candidats au diplôme d'élève de la marine marchande peuvent actuellement obtenir ce titre sans condition d'âge ni de navigation, en subissant simplement l'examen de théorie de capitaine au long cours. Désormais ils devront, en outre de cette épreuve théorique, satisfaire à un examen de pratique portant sur le gréement, les évolutions, les règles de barre et de route, les signaux et les feux, l'usage de la carte, du sextant et du compas, etc., examen qu'ils ne pourront subir qu'autant qu'ils justifieront d'un certain temps de navigation, soit douze mois sur des vapeurs ou neuf mois sur des voiliers.

Digitized by Google

En vue de faciliter les embarquements comme lieutenant des titulaires de ce diplôme, il n'est exigé d'eux, pour les emplois d'officier, que vingt-quatre mois de navigation au lieu de trente-six ; ils peuvent même, par exception, être admis en cette qualité, sans remplir la condition dont il s'agit, à bord des navires qui auront au moins un autre officier.

Les maîtres au cabotage étant appelés le plus souvent à commander de petits voiliers ou des goëlettes de pêche pour la conduite desquels il n'est besoin d'aucune connaissance sur les machines à vapeur et sur la manœuvre des bâtiments à vapeur, l'armement avait réclamé avec instance la création d'un brevet spécial de maître au cabotage à la voile. Satisfaction est donnée à ce vœu par le projet ci-joint, qui institue deux brevets pour le commandement des caboteurs, l'un permettant seulement le commandement des voiliers, l'autre, dit brevet supérieur, permettant le commandement de tout navire armé au cabotage.

Les candidats aux brevets de maître au cabotage (ordinaire ou supérieur) pourront désormais subir les deux examens de théorie et de pratique, soit simultanément, soit séparément, et dans l'ordre qui leur conviendra le mieux. Cette disposition, qui existait déjà pour les capitaines au long cours, est très favorable aux intérêts des candidats.

Par analogie avec les dispositions concernant le brevet de capitaine au long cours, la période de navigation que les candidats maîtres au cabotage devront avoir accomplie, soit au long cours, soit au cabotage, est portée de trente à trente-six mois.

Les matières des examens afférents aux brevets d'officier de la marine marchande et de maître au cabotage (supérieur) étant les mêmes, une disposition spéciale reconnaît aux officiers de la marine marchande le droit d'obtenir sans nouvel examen le brevet supérieur de maître de cabotage, dès qu'ils auront accompli le temps de navigation requis.

Telles sont, monsieur le Président, les principales innovations que comporte le projet de décret annexé au présent rapport, destiné à remplacer celui du 18 septembre 1893 et ceux qui l'ont suivi ; il reproduit d'ailleurs un grand nombre des dispositions de ceux-ci en les groupant et en les précisant.

L'institution d'un brevet d'officier de la marine marchande, d'un brevet supérieur de maître au cabotage et d'un examen d'application des élèves de la marine marchande devant aug-

Digitized by Google

menter très sensiblement la tâche de la commission d'examen des candidats, il a paru nécessaire de prévoir, dans sa composition, la présence d'un examinateur adjoint d'hydrographie, qui pourra d'ailleurs remplacer, en cas de besoin, l'examinateur titulaire.

Toutes les dispositions qui font l'objet de ce projet ont été étudiées par mon administration avec le plus grand soin et avec le souci de concilier, autant que possible, les divers intérêts, si complexes, de l'industrie maritime. Aussi est-ce avec l'espoir que notre marine marchande peut en attendre les meilleurs résultats que j'ai l'honneur de soumettre à votre haute sanction ledit projet, dont la date d'application est fixée au 1er janvier 1903, afin de laisser aux différents intéressés le délai nécessaire en vue des dispositions à prendre, et qui prévoit toutes les mesures transitoires utiles à la sauvegarde des droits acquis.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le ministre de la marine,
DE LANESSAN.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de la marine,

Vu l'ordonnance du 1er janvier 1786, le décret du 3 brumaire an IV et l'ordonnance du 7 août 1825 sur la réception des capitaines du commerce;

Vu l'ordonnance du 25 novembre 1827, qui a supprimé la distinction entre le grand et le petit cabotage;

Vu la loi du 21 juin 1836 relative aux maîtres au cabotage;

Vu la loi du 14 juin 1854 portant modification de l'article 377 du Code de commerce;

Vu la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime, modifiée par la loi du 28 janvier 1898;

Vu le décret du 18 septembre 1893, relatif aux conditions d'admission au commandement des navires de commerce et à la création d'un diplôme d'élève de la marine marchande, et les décrets des 10 avril 1895, 7 mars 1896, 19 janvier et 9 octobre 1899, modificatifs du précédent;

Digitized by Google

Décrète :

TITRE Ier

LONG COURS

Du commandement des navires armés au long cours.

Art. 1er. — Pour être admis à commander un navire de commerce, à voiles ou à vapeur (1), armé au long cours, il faut être titulaire du brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, et justifier de deux ans au moins de navigation accomplie au long cours, sous pavillon français, en qualité de second ou de lieutenant, dont un an sur un navire de même espèce. c'est-à-dire à voiles ou à vapeur, que celui qu'on doit commander.

Du brevet de capitaine au long cours.

Art. 2. — Les candidats au brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, doivent être français et subir deux examens, l'un de théorie, l'autre d'application.

Pour se présenter à l'examen de théorie, il suffit d'avoir dix-sept ans accomplis avant l'ouverture de l'examen dans le port où l'on se présente.

Pour se présenter à l'examen d'application, il faut être âgé de vingt-quatre ans accomplis avant l'ouverture de l'examen dans le port où l'on se présente et justifier de soixante mois de navigation effective et professionnelle, sous pavillon français, depuis l'âge de seize ans, dont trente-six mois au moins sur des navires armés au long cours.

Les marins âgés de vingt-quatre ans accomplis et réunissant les conditions de navigation prévues au paragraphe précédent peuvent subir les deux examens de théorie et d'application, soit simultanément, soit séparément et dans l'ordre qui leur convient.

Art. 3. — L'examen de théorie pour le brevet de capitaine au long cours se compose d'épreuves écrites et d'épreuves orales.

(1) Les dispositions du présent décret relatives aux bâtiments à vapeur sont applicables non seulement aux navires à vapeur proprement dits, mais à tous les bâtiments à propulsion mécanique.

Digitized by Google

Les épreuves écrites comprennent :

Une composition française ;

Deux séries de calculs conformes aux types adoptés ;

Une série de questions portant sur les connaissances exigées.

L'insuffisance dans l'une des deux premières épreuves entraîne l'exclusion.

Les épreuves orales comprennent :

L'arithmétique ;

L'algèbre ;

La géométrie plane et dans l'espace ;

La trigonométrie rectiligne et sphérique ;

La cosmographie ;

La navigation ;

La mécanique ;

Les machines à vapeur ;

La géographie.

Les candidats au brevet supérieur sont, en outre, interrogés sur les matières comprises dans un programme complémentaire de théorie, lequel comporte, avec des questions spéciales sur l'arithmétique, l'algèbre, la géométrie et les autres épreuves communes aux deux brevets : la théorie du navire, la physique, la chimie et l'histoire.

Art. 4. — Les candidats admissibles à l'école polytechnique et à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr, les candidats admissibles à l'école navale et figurant dans les cent cinquante premiers de la liste de classement, les titulaires du diplôme supérieur de la section de marine marchande des écoles supérieures de commerce, subissent les mêmes épreuves écrites que les candidats des autres provenances ; mais, à l'oral, ils sont interrogés seulement sur la trigonométrie sphérique, la cosmographie, la navigation, les machines à vapeur et, s'ils se présentent pour le brevet supérieur, sur toutes les matières comprises dans le programme complémentaire de théorie.

Art. 5. — L'examen d'application pour le brevet de capitaine au long cours se compose d'épreuves écrites et d'epreuves orales.

Les épreuves écrites comprennent :

Un rapport de mer ;

Une composition de revision des calculs nautiques.

Les épreuves orales comprennent :

Digitized by Google

Le gréement ;

Les évolutions ;

Les règles de barre et de route, les signaux et les feux, l'usage des engins de sauvetage ;

La physique du globe ;

Les constructions navales ;

Les machines à vapeur ;

Les lois et règlements sur la police de la navigation maritime ;

Le droit maritime commercial ;

La langue anglaise ;

La revision, au point de vue exclusivement pratique, des matières contenues dans l'examen de théorie sur les calculs nautiques, sur l'usage des cartes et des instruments à réflexion et sur la régulation des compas.

Les candidats au brevet supérieur doivent, en outre, répondre à des questions spéciales prises dans un programme complémentaire d'application et portant sur les évolutions, les constructions navales et le droit maritime commercial.

Art 6. — Les capitaines au long cours titulaires du brevet ordinaire peuvent obtenir le brevet supérieur en subissant un examen sur les matières comprises dans les programmes complémentaires de théorie et d'application (1).

Du diplôme d'élève de la marine marchande.

Art. 7. — Le diplôme d'élève de la marine marchande est conféré à tout marin qui, ayant satisfait à l'examen de théorie exigé pour l'obtention du brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, ayant accompli, depuis l'âge de seize ans, à bord de navires armés au long cours sous pavillon français, douze mois au moins de navigation effective et professionnelle sur des vapeurs, ou neuf mois au moins sur des voiliers, subit avec succès un examen de pratique portant sur :

Le gréement ;

Les évolutions ;

Les règles de barre et de route, les signaux et les feux ;

L'usage de la carte, du sextant et du compas.

(1) Nota. — Cette faculté n'abroge pas la faveur accordée par l'article 1er du décret du 10 avril 1895 aux marins reçus capitaines au long cours antérieurement à la mise en vigueur du décret du 18 septembre 1893 et qui seraient encore en mesure d'en bénéficier,

Digitized by Google

Des seconds et lieutenants des navires armés au long cours

Art. 8. — Pour être admis à exercer les fonctions de second à bord des navires de commerce armés au long cours, il faut être titulaire du brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, ou, si l'on est titulaire du diplôme d'officier de la marine marchande, justifier de quarante-huit mois au moins de navigation effective et professionnelle accomplie, depuis l'âge de seize ans, sous pavillon français.

Pour être admis à exercer les fonctions de lieutenant à bord des mêmes navires, il faut être titulaire, soit du brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, soit du diplôme d'officier de la marine marchande, ou si l'on est titulaire du diplôme d'élève de la marine marchande, justifier de vingt-quatre mois au moins de navigation effective et professionnelle, accomplie, depuis l'âge de seize ans, sur des navires armés au long cours sous pavillon français.

Par exception, un poste de lieutenant peut être confié, à bord des navires ayant au moins un autre officier, à un élève de la marine marchande ne remplissant pas cette condition.

Du diplôme d'officier de la marine marchande.

Art. 9. — Les candidats au diplôme d'officier de la marine marchande doivent être français et satisfaire à un examen théorique et pratique.

Pour se présenter à cet examen, il faut être âgé de vingt et un ans accomplis avant l'ouverture de l'examen dans le port où l'on se présente et justifier de trente-six mois de navigation effective et professionnelle sous pavillon français, depuis l'âge de seize ans, dont vingt-quatre mois au moins sur des navires armés au long cours.

Art. 10. — L'examen d'officier de la marine marchande se compose d'épreuves écrites et d'épreuves orales.

Les épreuves écrites comprennent :

Un rapport de mer ;

Deux séries de calculs conformes aux types adoptés.

L'insuffisance dans l'une de ces épreuves entraîne l'exclusion.

Digitized by Google

Les épreuves orales comprennent :
Des éléments d'arithmétique pratique ;
Des notions élémentaires de géométrie ;
Des éléments de navigation pratique ;
Des notions élémentaires sur l'emploi des machines à vapeur ;
Le gréement ;
Les évolutions des bâtiments à voiles et à vapeur ;
Des notions sommaires de physique du globe ;
Les règles de barre et de route, les signaux et les feux, l'usage des engins de sauvetage ;
Les lois et règlements sur la police de la navigation maritime.

Art. 11. — Le marin titulaire du diplôme d'officier de la marine marchande est admis à commander, dans les conditions spécifiées à l'article 12 suivant, les navires, à voiles et à vapeur, armés au cabotage ; il pourra, lorsqu'il réunira ces conditions, obtenir, sans nouvel examen, le brevet supérieur de maître au cabotage.

(*A suivre*).

BIBLIOGRAPHIE

Lois, Décrets, Règlements, Arrêtés, Circulaires ministérielles sur la Marine marchande, collationnés et coordonnés par P. Houet, capitaine au long cours, secrétaire général du Syndicat des Armateurs du Nord. — Paris, Syndicat des Armateurs du Nord, rue de l'Arcade, 18, 1902.

La loi du 7 avril et le décret du 9 septembre 1902 ont apporté à la loi et au règlement de 1893 de nombreuses modifications.

De là pour le monde maritime la nécessité de connaître non seulement la nouvelle législation, mais aussi ses points de concordance avec l'ancienne.

C'est dans ce but que le Syndicat des Armateurs du Nord a réuni tous les textes relatifs à la loi sur la Marine marchande dans un opuscule spécialement disposé pour être consulté d'une manière rapide et pratique.

Les soins tout particuliers qui ont été apportés à la confection de cet ouvrage lui donnent la garantie d'une publication officielle et en font le livre indispensable à tous ceux qui s'occupent de transports maritimes.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR-GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. civile)

28 octobre 1902

Navigation. Voitures de terre et d'eau. Transport des voyageurs. Loi du 9 vendémiaire an VI, article 68. Loi du 25 mars 1817, article 112. Impôt du dixième. Conditions. Service entre deux points du territoire français. Trajet à l'intérieur d'un port. Eaux exclusivement maritimes. Application.

L'impôt du dixième établi par l'article 68 de la loi du 9 vendémiaire an VI et maintenu par l'article 112 de la loi du 25 mars 1817, sur le prix des places dans les voitures de terre et d'eau faisant un service régulier pour le transport des voyageurs, s'applique par cela seul que le service s'effectue entre deux points du territoire français sans sortir de ce territoire.

Cet impôt doit donc être appliqué lorsque le trajet est tout entier compris dans l'intérieur d'un port français, alors même qu'il s'effectue sur des eaux exclusivement maritimes.

Contributions indirectes c. Malespine.

Le Tribunal civil de Marseille avait rendu le jugement suivant :

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le sieur Malespine a fait régulièrement opposition à deux contraintes en date des 27 septembre et 27 décembre 1897, décernées contre lui, en sa qualité de directeur de la Société anonyme de navigation l'Ouvrière, par l'administration des Contributions indirectes qui lui réclame la somme de 265 fr. 25, montant des droits qui seraient dus par cette compagnie pour transport des voyageurs pendant les six derniers mois de l'année 1897, en vertu des articles 68 de la loi du 9 vendémiaire an VI et 112 de la loi du 25 mars 1817, qui frappent de l'impôt de 1/10 le prix des places des voya-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 145.

geurs dans les entreprises de voitures publiques de terre et d'eau à services réguliers ;

Attendu que ce droit du dixième a eu spécialement pour objet de rendre au Trésor ce qu'il avait perdu par la suppression de la Ferme Générale des Messageries, en vertu de la loi du 9 vendémiaire an VI ; que cet impôt n'a donc été établi que comme compensation du privilège aboli et ne doit porter que sur les transports par terre et par eau compris dans l'ancienne Régie des Messageries ;

Attendu que les décrets des 16 et 19 janvier 1791 n'avaient concédé à la Régie que les entreprises des Messageries par terre et celles des voitures d'eau sur les rivières possédées par les particuliers, les communautés d'habitants, les anciens états de province ; que les dispositions de la loi du 10 avril 1791, qui organisait son service, sont exclusives d'une entreprise de bateaux faisant un service de transport par mer, que le droit d'un dixième ne saurait atteindre les entreprises de ce genre ;

Attendu que ce principe a été consacré par l'arrêt de la Cour de cassation du 29 mars 1890 ;

Attendu en fait que les bateaux à vapeur de la Compagnie l'Ouvrière faisaient un service régulier entre deux points du Vieux-Port de Marseille et l'Anse du Pharo ; qu'ils ne naviguaient par conséquent que dans des eaux exclusivement maritimes ; qu'on ne pouvait dès lors les soumettre à l'impôt du dixième qui n'est applicable qu'aux bateaux affectés à la navigation intérieure des canaux, fleuves et rivières ;

Par ces motifs,

Admet l'opposition de Malespine aux contraintes décernées contre lui en sa qualité de directeur de la Compagnie l'Ouvrière par l'administration des Contributions indirectes ;

Annule les dites contraintes ;

Déboute l'administration des Contributions indirectes de ses fins et conclusions et la condamne aux dépens. »

Du 12 janvier 1900. — Prés. : M. Jullien, prés. ; M. Chervet, substitut.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« LA COUR,

Vu l'article 112 de la loi du 25 mars 1817 ;

Attendu que cette loi a maintenu l'impôt du dixième établi

Digitized by Google

par l'article 68 de la loi du 9 vendémiaire an VI sur le prix des places dans les voitures de terre et d'eau faisant un service régulier pour le transport des voyageurs ; que, de la généralité de ses termes, il résulte que l'impôt s'applique par cela seul que le service s'effectue entre deux points du territoire français, sans sortir de ce territoire ;

Attendu qu'il résulte du jugement dénoncé que les bateaux de la Compagnie l'Ouvrière faisaient un service régulier de transport entre deux points du Vieux-Port de Marseille et l'Anse de la Réserve ; qu'il était soutenu par l'administration que ce trajet était tout entier compris dans l'intérieur du port de Marseille, tel qu'il est indiqué et délimité et qui fait partie intégrante du territoire français ; que, sans s'expliquer sur ce point, le jugement décide que ces bateaux n'étaient pas soumis aux droits par le motif qu'ils ne naviguaient que sur des eaux exclusivement maritimes et que l'impôt n'est dû que pour les bateaux « affectés à une navigation intérieure sur canaux, fleuves et rivières » ; qu'en admettant ainsi une distinction qui ne se trouve pas dans la loi et en en faisant la base de sa décision, il n'a pas légalement justifié son refus de faire application de l'article de loi susvisé ;

Par ces motifs,

Casse. »

Du 28 octobre 1902. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés. ; M. Faye, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Me Aubert, avocat.

Observation. — La jurisprudence de la Cour de cassation est depuis longtemps fixée en ce sens que l'impôt du dixième ne peut s'appliquer qu'aux bateaux effectuant une navigation *intérieure*, par opposition à la navigation par mer ou *extérieure*.

Mais que faut-il entendre par navigation intérieure ? La question se pose surtout pour l'embouchure des fleuves et pour les ports et rades.

En ce qui concerne l'embouchure des fleuves, la Cour de cassation décide d'une manière constante que la navigation y est intérieure. Voyez Cassation, 24 juillet 1840, *Sirey*, 40. 1. 855, *Dalloz*, 40. 1. 293 ; 22 février 1841, *Sirey*, 41. 1. 269. Et il n'y a pas lieu de distinguer entre les eaux maritimes et les eaux fluviales, les délimitations du domaine public maritime effectuées en vertu du décret du 21 février 1852 (*Dalloz*, 52. 4. 67) ne portant pas atteinte aux lois d'impôt qui régis-

Digitized by Google

sent la navigation intérieure. Voyez Cassation, 14 novembre 1842, *Sirey*, 42. 1. 918 ; 8 décembre 1854, *ibid.*, 55. 1. 75 ; 11 février 1887, *ibid.*, 87. 1. 240, *Gaz. Pal.*, 87. 1. 325, et sur renvoi Angers, 26 janvier 1888, *Sirey*, 88. 2. 118. Ainsi l'impôt du dixième s'applique aux bateaux effectuant un transport de voyageurs entre le Havre et Rouen, entre Nantes et Saint-Nazaire. Voyez les arrêts précités ; *contrà*, Rennes, 18 février 1886, ce Rec., I, p. 592 et la note.

En ce qui concerne les rades, la chambre criminelle de la Cour de cassation a jugé au contraire que la navigation doit être considérée comme s'y effectuant par mer ; et que dès lors l'impôt du dixième ne saurait s'appliquer aux bateaux faisant un service en rade entre Toulon et La Seyne. Voyez Cassation, 29 mars 1890, *Dalloz*, 91. 1. 44, *Pand. franç.* 90. 1. 385.

COUR D'APPEL DE DOUAI

6 février 1902

Abandon. Propriétaire du navire. Simple faculté. Non usage. Responsabilité sur tous ses biens. Créancier. Assistance maritime. Opposition aux mains des assureurs. Validité. — Assurance maritime. Loi du 19 février 1889. Art. 2. Indemnités dues par suite d'assurances. Créanciers privilégiés et hypothécaires. Attribution. Assurances maritimes. Application. — Saisie-arrêt. Conditions. Créance. Principe certain. Assistance maritime. Indemnité. Rapport de mer. Affirmation devant le Consul. Créance certaine. Juge. Evaluation provisoire. Possibilité. Liquidité. Fait générateur. Existence. Absence de convention d'atermoiement. Assistance maritime. Indemnité. Exigibilité. — Saisie-arrêt. Objet. Créance éventuelle. Mesure conservatoire. Possibilité.

Navire : « Joyeuse ».

I. — La libération par voie d'abandon est une simple faculté accordée au propriétaire du navire ; s'il n'en use pas, il reste tenu sur tous ses biens.

En conséquence, un créancier peut valablement faire opposition entre les mains des assureurs du navire sur les sommes dont ils sont redevables envers le propriétaire, afin

Digitized by Google

d'avoir paiement de l'indemnité qui lui est due pour assistance maritime fournie au navire.

II. — L'article 2 de la loi du 19 février 1889, qui attribue aux créanciers privilégiés et hypothécaires suivant leur rang les indemnités dues par suite de l'assurance contre l'incendie......, et les autres risques, s'applique aux assurances de toute nature et notamment aux assurances maritimes.

III. — La créance en vertu de laquelle est pratiquée une saisie-arrêt doit être certaine, liquide et exigible.

Elle est suffisamment certaine, si elle a un principe certain, par exemple, si un rapport de mer affirmé devant un consul établit le droit à l'indemnité pour assistance maritime.

Pour que la créance soit liquide, il suffit que le juge ait pu en faire une évaluation provisoire.

Pour qu'elle soit exigible, il suffit que le fait générateur de la créance se soit produit, et qu'aucune convention d'atermoiement ne soit intervenue : ainsi la rémunération due pour assistance maritime est exigible au lendemain du service rendu.

IV. — Une créance même éventuelle peut faire l'objet d'une saisie-arrêt, à titre conservatoire.

GOMBERT c. HECQUET.

Le Tribunal civil de Dunkerque avait ainsi jugé :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Georges Gombert, armateur de la goëlette *Vigilante*, du port de Gravelines, a, en vertu d'une ordonnance de M. le Président du Tribunal civil de Dunkerque, rendue en exécution de l'article 558 du Code de procédure civile, pratiqué par exploit de Leymarie, huissier à Paris, du 24 juin 1901, enregistré une saisie-arrêt entre les mains des assureurs d'Hecquet, armateur de la goëlette *Joyeuse*, du port de Dunkerque, sur les sommes qu'ils pourraient devoir à ce dernier à raison des assurances contractées entre eux et Hecquet pour risques de mer encourus et à encourir par la goëlette *Joyeuse* et son armement ;

Qu'après avoir assigné Hecquet en validité de cette saisie-arrêt, Gombert, par des conclusions signifiées en cause, demande en l'état qu'il soit sursis à la déclaration de vali-

Digitized by Google

dité jusqu'à ce que le Tribunal de commerce, dès à présent saisi, ait statué sur le chiffre auquel doit être fixée l'indemnité réclamée par Gombert à Hecquet pour assistance maritime prêtée par la goëlette *Vigilante* à la goëlette *Joyeuse* dans les mers d'Islande le 12 avril 1901 ;

Attendu que le défendeur soutient à l'encontre de cette demande que la saisie-arrêt pratiquée doit à présent être déclarée nulle et de nul effet : 1° parce que la créance de Gombert ne serait ni certaine, ni liquide, ni exigible ; 2° parce que les tiers saisis ne sont pas les débiteurs actuels d'Hecquet ; 3° parce que l'indemnité d'assurance ne devant pas, selon lui, être considérée comme la représentation de la chose assurée, et ne rentrant pas dès lors dans la fortune de mer dont le seul abandon libère l'armateur, ne pouvait être l'objet d'une saisie-arrêt ;

Sur le 1er moyen :

Attendu qu'il suffit, pour qu'une saisie-arrêt soit, en l'absence de titre, autorisée par le juge, que la créance invoquée à l'appui de la mesure conservatoire sollicitée ait un principe certain, que le fait générateur de la créance soit en conséquence antérieur à la présentation de la requête ;

Attendu que, dans l'espèce, un rapport de mer affirmé par le consul de France à Reyckyavick (Islande) et produit en copie aux débats rend certain le principe de la créance de Gombert contre Hecquet pour indemnité dérivant d'une assistance maritime portée par la goëlette du saisissant à celle du saisi le 12 avril dernier ;

Attendu qu'il suffit en outre, en matière de saisie-arrêt, pour qu'une créance soit liquide, que la fixation ait pu en être provisoirement évaluée par le juge, sauf la liquidation définitive ultérieure ; qu'en décider autrement serait rendre illusoires les dispositions de l'article 558 C. pr. civ. ;

Attendu qu'il suffit enfin pour que la créance, à l'occasion de laquelle une saisie-arrêt est pratiquée, doive être considérée comme exigible, que le fait générateur de cette créance se soit produit et qu'aucune convention d'atermoiement ne soit intervenue entre le créancier et le débiteur ; qu'une rémunération due pour sauvetage ou assistance maritime, comme dans l'espèce, est une dette exigible au lendemain du service rendu et dont il y a seulement lieu de déterminer le quantum ;

Sur le 2e moyen de nullité :

Digitized by Google

Attendu qu'une créance même éventuelle peut faire l'objet d'une saisie-arrêt à titre conservatoire, sauf au Tribunal devant lequel la demande en validité est portée dans les délais strictement impartis au saisissant par les articles 563 et 564 C. pr. civ., à surseoir à statuer jusqu'à la fixation par la juridiction compétente du chiffre définitif de la somme due;

Sur le 3e moyen de nullité :

Attendu que, sans qu'il y ait lieu de résoudre le point de savoir si l'indemnité d'assurance fait partie de la fortune de mer de l'assuré, il est certain que les privilèges acquis sur un navire portent également sur l'indemnité d'assurances afférente à ce navire ;

Attendu que, par extension de l'article 191 C. com., et en vertu des dispositions de droit commun de l'article 2102, paragraphe 3, du C. civ., un privilège appartient à celui qui a conservé la chose; que Gombert, bénéficiaire de ce privilège sur le navire assisté, le possède également sur l'indemnité éventuelle d'assurance ; que, par suite, la faculté d'abandon du navire et du fret ne saurait préjudicier à ses droits ;

Attendu qu'il y a donc lieu de rejeter les trois moyens de nullité opposés à la saisie-arrêt du 24 juin dernier ;

Mais attendu que, sous le bénéfice des motifs ci-dessus déduits, il y a nécessairement lieu de surseoir à statuer sur la demande en validité de la dite saisie-arrêt, jusqu'à ce que le Tribunal de commerce ait fixé le montant de l'indemnité due à Gombert par Hecquet pour l'assistance maritime ci-dessus spécifiée ;

Par ces motifs,

Jugeant en matière ordinaire, contradictoirement et en premier ressort,

Déclare Hecquet non recevable, en tous cas, mal fondé dans sa demande en nullité de la saisie-arrêt pratiquée ès-mains de ses assureurs par Gombert pour les causes sus-énoncées; le déboute de ses conclusions ;

Dit qu'il y a lieu de surseoir à statuer sur la demande en validité de la saisie-arrêt jusqu'à ce que le Tribunal de commerce ait fixé le chiffre de l'indemnité réclamée par Gombert pour assistance maritime prêtée le 12 avril 1901 et jours suivants par la goëlette *Vigilante* à la goëlette *Joyeuse*, appartenant au défendeur ;

Renvoie provisoirement la cause et les parties à l'audience du jeudi 17 octobre prochain;

Digitized by Google

Réserve les dépens. »

Du 8 août 1901. — Présid. : M. Pelletreau, prés. ; M. Massiet du Biest, Proc. de la Rép. ; plaid. : Mes Deman et Bultheel, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu qu'aux termes de l'article 216 C. com., le propriétaire d'un navire est civilement responsable des faits et engagements du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, mais peut s'affranchir de sa responsabilité en faisant abandon du navire et du fret ; que la libération par voie d'abandon est une simple faculté qui lui est accordée, de sorte qu'il sera libéré s'il en use et restera tenu sur tous ses biens s'il n'en use pas ;

Attendu que Hecquet, propriétaire et armateur de la goëlette *Joyeuse*, tenu envers Gombert, pour droits de sauvetage, d'une rémunération qui a été fixée judiciairement à la somme de 5.000 francs, n'a pas fait abandon et ne peut plus actuellement faire abandon de son navire, dont la valeur est, d'ailleurs, de beaucoup supérieure à l'indemnité allouée ; qu'il est donc demeuré responsable, conformément au droit commun, des obligations résultant de l'assistance maritime fournie à son navire lorsqu'il se trouvait en perdition ;

Attendu, en conséquence, que Gombert, pour obtenir paiement de la rémunération qui lui était due, a pu valablement faire opposition entre les mains des assureurs de la *Joyeuse* sur les sommes dont ceux-ci étaient redevables envers Hecquet, de même qu'il aurait pu pratiquer une saisie sur toute autre valeur faisant partie des biens de son débiteur ;

Attendu que l'article 2 de la loi du 19 février 1889 dispose que les indemnités dues par suite de l'assurance contre l'incendie, la grêle, la mortalité des bestiaux et les autres risques, sont attribuées, sans qu'il soit besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés et hypothécaires, suivant leur rang ; qu'il résulte des travaux préparatoires et des termes mêmes de cet article que, bien qu'il ait été inséré dans une loi relative aux baux des fonds ruraux, il s'applique aux assurances de toute nature et notamment aux assurances maritimes ; que, d'ailleurs, la question de savoir si le privilège établi par les articles 191 C. com. et 2102, paragr. 3, C.

Digitized by Google

civ., porte sur l'indemnité d'assurance, en vertu d'une délégation légale, est indifférente à la solution du litige actuel ; qu'en effet, alors même que Gombert ne serait pas privilégié sur l'indemnité d'assurance du navire, il n'en aurait pas moins le droit de la saisir-arrêter comme faisant partie du patrimoine de son débiteur ;

Par ces motifs, et adoptant, au surplus, sur les divers points ci-dessus examinés et sur tous les autres moyens les motifs des premiers juges ;

Met l'appellation à néant ; confirme le jugement attaqué ; dit qu'il sortira effet ;

Déclare l'appelant mal fondé en toutes ses demandes, fins et conclusions, l'en déboute ;

Rejette comme non justifiée sa demande de dommages-intérêts ;

Le condamne à l'amende et aux dépens d'appel. »

Du 6 février 1902. — Présid. : M. Mauflastre, prés. ; M. Bertrand, av. gén. ; plaid. : Mes Druelle et Dubron, avocats.

Observations. — I. — Comp. Cassation, 31 juillet 1899, ce Rec., XV, p. 298 ; Poitiers, 28 février 1900, *ibid.*, XVI, p. 23 et les notes sous ces décisions.

II. — Voyez Paris, ce Rec., XII, p. 265 ; René Lavigne, *La loi du 19 février 1889 et le Droit maritime*, *ibid.*, VIII, p. 182 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, nos 1663 et suiv., et 1712 *bis*. *Contrà;* Rapport de M. P. Govare, avocat à la Cour d'appel de Paris (Bulletin n° 1 de l'Association française du Droit Maritime).

III. — Voyez Garsonnet, *Traité de procédure*, t. III, nos 591 et suiv.

Sur le principe du droit à indemnité pour assistance maritime, comp. Nantes. 24 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 750 et la jurisprudence en note.

IV. — Voyez Garsonnet, *Traité de procédure*, t. III, n° 600 ; Paris, 24 décembre 1872, *Dalloz*, 74. 5. 440.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE ROUEN

14 mai 1902

Affrètement. Plein et entier chargement. Capitaine. Vide. Preuve. Port de charge. Experts nommés par le consul. Port d'arrivée. Experts choisis par le capitaine. Expertises en dehors des chargeurs et réceptionnaires. Inadmissibilité. — Surestaries. Expertise d'arrimage irrégulière. Capitaine. Arrêt de l'embarquement. Surestaries non dues. — Connaissement. Fret sur le vide. Absence de réserves. Capitaine. Défaut d'action contre le réceptionnaire porteur du connaissement. Défaut de privilège sur les marchandises. Surestaries au port de charge. Absence de réserves. Défaut d'action contre le réceptionnaire. — Chargement effectué par les affréteurs. Arrimage. Surveillance du capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinataire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaire. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts. — Charte-partie. Destinataire. Navire. « Place toujours à flot ». Port sûr. Bassin de capacité suffisante. Obligation remplie. Ordre de police. Retirement des eaux. Echouement. Fait du prince. Destinataire. Irresponsabilité.

Navire : « Aureola ».

I. — En cas d'affrètement d'un navire pour transporter un plein et entier chargement, le capitaine ne peut, pour faire la preuve d'un vide dû à un arrimage défectueux, se prévaloir d'une expertise faite au port de charge par des experts nommés à sa requête par le consul en dehors des chargeurs, ni d'une expertise faite au port d'arrivée, à l'insu des réceptionnaires, par un expert de son choix.

II. — L'affréteur ne doit pas de surestaries pour le temps pendant lequel le capitaine a fait arrêter l'embarquement afin de faire procéder à une expertise d'arrimage irrégulière.

III. — Lorsque le connaissement ne contient ni engagement ni réserves au sujet du fret sur le vide, il ne peut conférer au capitaine à l'encontre du réceptionnaire, porteur du connaissement, ni une action ni une créance privilégiée sur les marchandises pour le paiement du fret mort qu'il réclame.

Digitized by Google

De même le réceptionnaire n'est pas tenu des surestaries au port de charge en l'absence de réserves au connaissement.

IV. — Bien que le chargement soit effectué par les affréteurs, l'arrimage étant fait sous la surveillance du capitaine, c'est à ce dernier qu'il appartient de veiller à ce que les panneaux qui, d'après la charte-partie, doivent être mis à la disposition des destinataires pour le déchargement, soient libres; faute de ce faire, il n'a pas droit à des surestaries pour le retard qui s'en est suivi au débarquement.

Mais de son côté le réceptionnaire, avant de s'assurer du personnel qu'il emploiera au déchargement, devant d'abord voir quelles en seront les nécessités, ne saurait réclamer des dommages-intérêts au capitaine pour le préjudice qu'il a éprouvé à raison du nombreux personnel arrêté pour le service des panneaux immobilisés.

V. — Le destinataire qui, aux termes de la charte-partie, doit fournir au navire, pour le débarquement, une place preparée « toujours à flot », remplit suffisamment son obligation en fournissant, dans un port sûr, un bassin d'une capacité suffisante pour faire flotter le navire ; et si, l'eau du bassin ayant été retirée par ordre de police, le navire s'est échoué, c'est là un fait du prince dont le destinataire n'est pas responsable.

CAP. EWAN C. CONSTANTIN ET SES FILS.

Le Tribunal de commerce de Fécamp avait ainsi jugé :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que suivant charte-partie en date à Pensacola, du 3 mars 1901, la Société Manufacturers and C°, de Mobile, a affrété de Culliford Clark and C° le steamer anglais *Aureola* pour prendre à Ship-Island et transporter à Fécamp un plein et entier chargement de pitchpin, poutres sciées, madriers ou planches, à l'option des affrèteurs, moyennant un fret calculé à raison de 53 sh. 9 den. par standard de Saint-Pétersbourg de 165 pieds-cubes ;

Attendu que le steamer *Aureola* est arrivé à Fécamp avec son chargement, le 8 juin, où il a terminé de le mettre à quai le 18 juin dans la soirée ;

Attendu que Ewan, capitaine de ce steamer, a, par exploit

Digitized by Google

introductif d'instance, en date du 17 juin 1901, et par les conclusions additionnelles prises en cours d'instance, formé contre Constantin et fils, réceptionnaires de la marchandise, une demande en dommages-intérêts s'élevant à la somme de 14.632 fr. 80, avec certaines réserves en ce qui concerne l'échouage ;

Attendu que cette demande en dommages-intérêts est basée sur l'inexécution des engagements du contrat d'affrètement soit par les affréteurs eux-mêmes, soit par les réceptionnaires de la marchandise, Constantin et ses fils ;

Attendu que le premier grief adressé aux affréteurs porte sur ce que, contrairement aux obligations de la charte-partie, ils n'ont pas fourni au steamer *Aureola* un plein et complet chargement, par suite du défaut d'arrimage ; qu'il manquait à ce chargement pour être complet 52 standards représentant un fret de 6.745 fr. ;

Attendu que, pour justifier cette demande, le capitaine s'appuie sur les conclusions de deux expertises faites à sa requête, l'une au port de charge, à Ship-Island, l'autre au port de décharge, à Fécamp, et que toutes deux constatent un vide dans le chargement dû à un défaut d'arrimage ;

Attendu que ces expertises ne présentent aucun caractère d'authenticité et par là même aucune garantie ; qu'elles ne peuvent être retenues aux débats ; que les experts désignés par le Consul à Ship-Island l'ont été à la requête du capitaine, arrière des affréteurs et que les constatations ont été faites en dehors de ces derniers ou après les avoir avertis trop tard pour qu'ils puissent y assister ;

Que l'expertise ayant eu lieu le 6 mai, pendant le chargement, était prématurée et qu'elle eût été faite avec plus d'efficacité le 11 mai, alors que toute la marchandise fournie par les affréteurs était à bord ;

Que l'expertise faite à Fécamp ne possède pas plus de valeur ; que l'expert qui a opéré n'était investi d'aucun mandat judiciaire ni choisi d'un commun accord par les parties ; qu'il a été choisi par le capitaine Ewan ; que c'est à sa requête seulement qu'il a fait les constatations que l'on veut opposer à Constantin et ses fils ;

Que l'expertise a eu lieu non pas à l'arrivée du navire, mais le troisième ou quatrième jour du déchargement ;

Que de plus la responsabilité du défaut d'arrimage doit

Digitized by Google

retomber en partie sur le demandeur qui avait la surveillance du chargement ;

Attendu que pour ces motifs le Tribunal pourrait dès à présent repousser ce premier chef de la demande, mais qu'il y a lieu de rechercher si Constantin et ses fils, destinataires et consignataires de la marchandise, peuvent être inquiétés à un titre quelconque ;

Attendu qu'aux termes de l'article 307 C. com. le capitaine est préféré pour son fret sur les marchandises de son chargement, pendant les quinze jours après leur délivrance ;

Attendu que l'exercice de ce privilège ne peut être demandé en l'espèce ; que le fret n'est pas en discussion, Ewan et Constantin étant entièrement d'accord sur son règlement et sur son paiement, et que le fret mort ne saurait être admis à bénéficier de ce privilège en la circonstance ;

Qu'en effet le connaissement adressé à Constantin et ses fils et signé à Bilosci le 11 mai 1901 par Ewan, capitaine de l'*Aureola*, ne contient, en dehors des conditions ordinaires de ce genre d'acte, aucun engagement, aucune réserve relatifs au fret mort en litige ;

Que cependant le chargement était terminé ; que le connaissement a non seulement pour but de constater la prise en charge de la marchandise par le capitaine, mais aussi de conférer au porteur du connaissement le droit de la retirer et de fixer sur elle son droit de propriété ; que le connaissement renseigne donc spécialement le destinataire sur les obligations qu'il aura à remplir pour devenir propriétaire de cette marchandise ;

Qu'en présence du connaissement qui aurait été adressé à Constantin et ses fils, libre de tous engagements et réserves, ces derniers ont pleinement satisfait aux obligations mises à leur charge par le connaissement en payant le fret ;

Attendu que le capitaine Ewan comprenait si bien les conséquences que pouvaitavoir pour lui la remise de ce connaissement donné sans réserves, que dans un protêt dressé devant le Consul anglais, en date du 11 mai 1901, il fait cette déclaration importante : « Les affréteurs refusèrent d'accepter le connaissement endossé pour les surestaries et le fret mort comme indiqué au présent » ; que si une faute ou une négligence a été commise, elle l'a été par Ewan et que lui seul doit en supporter les conséquences ; qu'en décider autrement

Digitized by Google

serait porter atteinte aux droits légitimement acquis sur la propriété de la marchandise par les destinataires, Constantin et ses fils ; que ce premier chef de la demande doit donc être repoussé ;

Deuxième chef de la demande : Surestaries au port de charge :

Attendu que d'après le demandeur, l'*Aureola* aurait subi un jour de surestaries au port de charge par la faute des affréteurs, ce qui représente la somme de 630 fr. que ces derniers n'ont pas voulu payer ;

Attendu que cette demande n'est pas plus justifiée que la précédente et que, pour les mêmes motifs, elle doit être repoussée ;

Que le capitaine, en remettant un connaissement sans réserves, s'est interdit de ce chef toute réclamation contre les destinataires, Constantin et ses fils ;

Attendu que les affréteurs ont consenti à payer neuf jours de surestaries, mais qu'ils ont refusé de payer le dixième qui leur était réclamé, parce qu'ils considéraient avec raison qu'il n'était pas dû, l'embarquement de la marchandise ayant été arrêté pendant un jour, sur l'ordre du capitaine, afin de procéder à l'expertise d'arrimage;

Que d'ailleurs Ewan, en acceptant le paiement de neuf jours de surestaries, semble avoir donné un quitus pour toutes autres surestaries au port de charge ;

Que l'action actuelle n'éteint pas son droit de recours contre les affréteurs, mais qu'elle eût été formée plus utilement au moment du déchargement de la marchandise;

Attendu que les autres chefs de demande concernent plus spécialement les destinataires;

Sur l'échouage :

Attendu qu'il est prouvé que le 8 juin, jour de son entrée, le navire *Aureola* a touché dans le bassin Bérigny et que le navire a été relevé presque aussitôt par le jet de la pontée à la mer ; que le capitaine veut rendre Constantin et ses fils responsables des conséquences que cet échouage pourrait avoir pour son navire, frais de cale-sèche, réparations, etc. ;

Attendu qu'aux termes de l'article 1er de la charte-partie, le navire devait délivrer son chargement à une place préparée « toujours à flot » que pourront lui désigner les consignataires ;

Attendu que ces expressions « toujours à flot » doivent être

Digitized by Google

interprétées dans le sens le plus large ; que le consignataire devait fournir un port sûr et un bassin d'une capacité suffisante pour le faire flotter ;

Que le port de Fécamp et le bassin Bérigny réunissent ces conditions ; que le bassin Bérigny a porté des navires d'un tonnage supérieur à l'*Aureola* ; que là cessent les obligations auxquelles étaient tenus Constantin et ses fils ; qu'ils ne sauraient être responsables d'un fait qui ne leur est en rien imputable ou qu'ils ne peuvent empêcher ;

Attendu que, dans ces conditions, il importe peu que l'échouage ait eu lieu par une fausse manœuvre du navire à son entrée, ou un ordre de police du port ;

Que cette demande est mal fondée ;

Surestaries au port de déchargement : Demande reconventionnelle de Constantin et ses fils :

Attendu que le délai de déchargement était de 7 jours 3/4 ;

Que le déchargement a été commencé le 8 juin dans la soirée et a été terminé le 18 juin à sept heures du soir seulement, soit un jour de retard seulement ; que, pour ce jour de surestaries, Ewan demande la condamnation de Constantin et ses fils à la somme de 632 fr. 80 ;

Attendu que les défendeurs prétendent que ce retard est imputable au capitaine qui devait, pendant tout le temps du déchargement, mettre tous les panneaux à leur disposition et que le premier jour il n'a mis à la disposition des déchargeurs que deux panneaux et le second jour trois sur quatre ;

Que, s'étant assuré le concours d'un personnel nombreux pour le service de ces panneaux immobilisés, ils ont éprouvé un préjudice qu'ils évaluent à 750 fr. dont ils demandent condamnation contre le capitaine par voie reconventionnelle ;

Attendu qu'il est reconnu que le navire a été en surestaries pendant un jour et que les panneaux n'ont pas tous été livrés pendant le déchargement comme cela avait été promis ; que le 11 juin les défendeurs prévenaient le capitaine de cet état de choses et que celui-ci répondait que le chargement avait été fait par le stevedore et qu'il ne lui était pas permis de refuser les grandes longueurs qui ont été chargées en dernier lieu et qui retardaient le déchargement ;

Attendu que, s'il est vrai que le chargement était fait par un stevedore désigné par les affréteurs, l'arrimage était fait

Digitized by Google

sous la surveillance du capitaine qui, ayant à fournir les panneaux pour le déchargement, devait veiller à ce qu'ils fussent libres et que, s'ils l'avaient été, l'*Aureola* n'aurait probablement pas souffert de retard ;

Attendu que, si la demande reconventionnelle de Constantin et ses fils doit être accueillie en la forme, elle ne peut l'être au fond ;

Que tout déchargeur, avant de s'assurer des services du personnel qu'il emploiera à ce déchargement, doit d'abord voir quelles en seront les nécessités et les besoins et proportionner le nombre du personnel à ces nécessités ;

Que, si Constantin et fils avaient agi ainsi, ils n'auraient pas eu de personnel inutile ;

Avaries faites au navire pendant le déchargement :

Attendu que le capitaine sollicite en outre la condamnation de Constantin et ses fils à une somme de 1.500 fr. pour avaries faites au navire pendant le déchargement ;

Attendu qu'aucune justification n'est fournie à l'appui de cette demande ;

Attendu qu'une expertise seule pouvait déterminer les causes et la qualité du dommage causé à l'*Aureola*, mais qu'ordonnée actuellement elle serait tardive et par là même non concluante ;

Qu'en effet, le navire est parti et, en cours de route, d'autres avaries ont pu se produire ; qu'il serait difficile de constater où ont été faites ces avaries ; que la cause n'en est même pas établie, puisque Constantin et fils l'attribuent au mauvais fonctionnement des treuils et non à leur personnel ; que c'est pendant son séjour à Fécamp qu'il eût dû provoquer cet errement, alors que la constatation des avaries et de leur cause eût été faite avec succès ; que le Tribunal, soucieux de sauvegarder les intérêts des parties, n'aurait pu refuser cette errement en pareil cas ;

Attendu qu'il y a donc lieu de repousser cette demande ;

Par ces motifs,

Déboute Ewan et Constantin de leurs demandes ;

Condamne Ewan aux dépens. »

Du 3 juillet 1901. — Prés. : M. Lemétais, prés. ; plaid. : Mes Roger et Le Boullenger, agréés.

Sur appel :

Digitized by Google

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que l'appel du capitaine Ewan est relatif aux cinq chefs de la demande qui se réfèrent : le premier au fret mort sur vide; le deuxième à un jour de surestaries au port de charge ; le troisième aux frais d'échouage dans le bassin de Fécamp ; le quatrième à un autre jour de surestaries au port d'arrivée ; le cinquième aux avaries pendant le déchargement ;

Sur le premier chef :

Attendu que le capitaine Ewan entend faire résulter la preuve du vide qu'il allègue de deux expertises faites, l'une au port de charge, l'autre au port d'arrivée à Fécamp, qui, toutes deux, constateraient un arrimage défectueux ;

Mais, attendu que ces deux expertises ont été faites, celle du port de charge arrière des chargeurs et celle du port de Fécamp arrière des réceptionnaires de la cargaison, sans que les uns et les autres aient été appelés à y assister ;

Attendu que, d'après le vœu de la loi, en matière d'expertise, chaque partie doit être mise en demeure de fournir ses dires et observations ; que les intérêts de celui qui n'a pas été entendu peuvent être plus ou moins gravement compromis, que par suite ces deux expertises ne peuvent recevoir la sanction de la justice et qu'il n'y a pas lieu d'en faire état dans la cause ;

Attendu qu'il doit en être ainsi avec d'autant plus de raison que les chargeurs ont fait eux-mêmes procéder à une contre-expertise concluant à un arrimage convenable et sans vide, ainsi qu'il résulte de documents produits, bien que la pièce adirée en première instance ne soit pas représentée devant la Cour, et que dans ces conditions on ne saurait attribuer aux expertises du capitaine plus d'effet qu'à celles des chargeurs ;

Qu'il y a lieu de remarquer en outre que le connaissement signé par le capitaine l'a été sans protestation ni réserves et que ce document qui ne fait avec la charte-partie qu'un seul et même contrat ne peut lui conférer ni une action contre le réceptionnaire ni une créance privilégiée sur les marchandises pour le paiement du fret mort sur vide qu'il réclame ;

Sur le second chef :

Attendu que les affréteurs, qui ont payé neuf jours de surestaries, étaient bien fondés à se refuser au paiement du

Digitized by Google

dixième jour qui leur est réclamé ; qu'il correspond à la journée où, sur la demande du capitaine, il a été irrégulièrement procédé à une expertise hors la présence des chargeurs ; que cette journée de surestaries n'est donc pas due ;

Sur le troisième chef :

Attendu qu'il résulte des propres déclarations du capitaine que si le vapeur *Aureola* s'est échoué le 9 juin 1901, dans le bassin de Fécamp où il était amarré, c'est parce que l'eau du bassin a été retirée pour permettre l'entrée du vapeur anglais *Le Marquis* ; que manifestement l'ordre donné par la police du port est un fait du prince ou de force majeure qui ne saurait engager la responsabilité des consignataires, malgré les termes de la charte-partie, à laquelle ils se sont exactement conformés en fournissant au vapeur dans le port de Fécamp un bassin d'une capacité suffisante pour le faire flotter ;

Sur le quatrième chef :

Attendu qu'il résulte des documents de la cause que le jour de surestaries réclamé au port de déchargement a été occasionné par le fait du capitaine qui, contrairement aux stipulations de la charte-partie, n'a pas mis à la disposition des consignataires les quatre panneaux du navire ; que, l'arrimage étant fait sous la surveillance du capitaine, c'était à lui à s'assurer que les quatre panneaux étaient libres ; qu'il ne rapporte pas la preuve de l'impossibilité où il se serait trouvé de les rendre libres ; qu'il est donc sans droit à formuler ce chef de réclamation ;

Sur le cinquième chef :

Attendu que les avaries qu'aurait subies le navire pendant le déchargement ne sont justifiées par aucun document et que tout se borne à de simples allégations sans qu'il soit possible aujourd'hui d'en vérifier la réalité ;

Qu'il y a donc lieu de repousser la demande du capitaine ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges non contraires,

Confirme. »

Du 14 mai 1902. — Présid. : M. Berchon, 1er prés. ; M. Delrieu, av. gén. ; plaid. : Mes Martin et O. Marais, avocats.

Observations. — I. — Sur la nécessité d'une expertise afin de faire constater le vide lorsqu'il s'agit d'un affrètement pour

Digitized by Google

un plein et entier chargement, ou, au contraire, d'un chargement à cueillette, voyez la note sous Marseille, 19 octobre 1892, ce Rec., VIII, p. 120 ; Marseille, 12 juillet 1894, *ibid.*, X, p. 261 ; Anvers, 26 janvier 1888, *ibid.*, III, p. 750 ; Bruxelles, 19 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 166, et les notes sous ces décisions. Comp. Marseille, 22 décembre 1899, *ibid.*, XV, p. 456 ; Aix, 5 mars 1901, *ibid.*, XVI, p. 771.

Sur l'irrégularité d'une expertise non contradictoire faite à l'étranger, voyez Bordeaux, 20 mai 1887, ce Rec., III, p. 277 ; Marseille, 22 juillet 1887, *ibid.*, III, p. 203. Comp. Bougie, 13 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 99 et la note.

II. — Comp. Aix, 5 mars 1901, ce Rec., XVI, p. 771 ; Marseille, 10 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 446 et les notes.

III. — Voyez dans le même sens : en ce qui concerne le fret sur le vide, Bruxelles, 10 mars 1894, ce Rec., X, p. 299 ; Gênes, 17 juillet 1896, *ibid.*, XII, p. 228 et 602 ; en ce qui concerne les surestaries au port de charge, Marseille, 16 mai 1873, *M.*, 73. 1. 222 ; Havre, 25 novembre 1879, *H.*, 80. 1. 8 ; Dunkerque, 25 mai 1880, *H.*, 80. 2. 178 ; Gênes, 17 juillet 1896, précité ; Anvers, 3 juillet 1885, *A.*, 85. 1. 387 ; Tunis, 21 février 1889, ce Rec., V, p. 130 ; Anvers, 16 décembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 699 ; Code maritime danois, art. 144 (comp. sur cet article Copenhague, 20 mai 1895, ce Rec., XII, p. 573) ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 796 ; Desjardins, t. III, n° 829.

En sens contraire, il a été jugé que, lorsque la charte-partie, à laquelle renvoie le connaissement, contient une affectation de la cargaison à la garantie du paiement du fret sur le vide et des surestaries, cette clause est opposable au porteur du connaissement en l'absence de toute mention sur ce titre des surestaries ou du fret sur le vide dus. Voyez Rouen, 1er mars 1886, ce Rec., I, p. 616 et les décisions citées en notes ; 22 mai 1886, *ibid.*, II, p. 521 ; Anvers, 7 mai 1895, *ibid.*, XII, p. 195. En ce qui concerne le fret sur vide, un jugement du tribunal de commerce de Marseille accorde de plein droit un privilège au capitaine, en l'absence de toute indication au connaissement. Voyez Marseille, 6 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 158 et la note. Comp. Anvers, 5 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 789 ; Aix, 2 janvier 1886, *M.*, 66. 1. 273 ; Anvers, 19 décembre 1895, ce Rec., XI, p. 642 ; Desjardins, t. IV, n° 942.

IV. — Voyez Casale, 27 décembre 1892, ce Rec , VIII,

Digitized by Google

p. 604. Comp. Marseille, 24 mai 1888, *ibid.*, IV, p. 170; 3 août 1898, *ibid.*, XIV, p. 516; 21 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 598 et les notes.

Sur l'obligation du capitaine de veiller par lui-même au bon arrimage de la cargaison, même quand il y est procédé par les affréteurs, voy. Cassation, 12 avril 1902, ce Rec., XVIII, p. 5 et la note.

V. — Comp. Viborg, 8 février 1897, ce Rec , XIV, p. 388; Cour du district Est de Pensylvanie, 29 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 511; Aix, 1er mai 1902, *ibid* , XVII, p. 719 et la jurisprudence en note.

COUR D'APPEL D'AIX

13 juin 1901

Gens de mer. Accident. Loi du 21 avril 1898, article 11. Armateur. Faute lourde. Faute intentionnelle. Responsabilité. Faute certaine. Insuffisance.

Navire : « Franche-Comté ».

D'après l'article 11 de la loi du 21 avril 1898, l'armateur n'est responsable des accidents survenus aux inscrits maritimes qu'il emploie, que s'il y a eu de sa part faute lourde ou faute intentionnelle; une faute certaine est insuffisante.

Compagnie des Transports Maritimes c. Gontier.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que la loi du 21 avril 1898 a créé une caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques ou accidents de leur profession, laquelle est alimentée non seulement par la cotisation des participants, mais encore par celle des propriétaires ou armateurs de navires ou de bateaux qui sont assujettis au versement d'une cotisation égale au montant de celle qui est acquittée par leurs équipages;

Que cette subvention imposée aux armateurs n'est pas pour eux un sacrifice sans compensation, car elle allège notablement leur responsabilité dans les accidents survenus aux inscrits maritimes qu'ils emploient; l'article 11 de la loi du 21 avril 1898 dispose en effet qu'en cette matière les arma-

Digitized by Google

teurs ne pourront être recherchés que s'il y a eu de leur part faute lourde ou intentionnelle ;

Attendu que ce texte est clair et que, sans se préoccuper de savoir si la réforme qu'il consacre est bonne ou mauvaise, le juge a pour devoir d'en assurer l'application ;

Attendu que le 5 février 1901, le sieur Gontier se trouvait employé comme chauffeur sur un bateau en partance de la Compagnie des Transports Maritimes et qu'en descendant dans le poste des chauffeurs, pour obéir aux ordres de l'officier de service, il a glissé sur l'échelle qui y conduit et dans sa chute il a eu la jambe droite prise entre deux barreaux et a reçu des blessures d'une certaine gravité ; que sa jambe notamment a été cassée ;

Attendu que les circonstances de l'accident sont obscures à raison du petit nombre de déclarations recueillies par l'enquête et de la divergence de ces déclarations; on ne sait pas bien exactement si le sieur Gontier n'eût pas évité la chute qui lui a été si funeste en usant des précautions d'usage qui consistent à descendre lentement à reculons, ni si la corde servant de main-courante s'est rompue, ni si le piton auquel cette corde était attachée a cédé ;

Qu'on ne saurait retenir, comme de nature à engager la responsabilité de la Compagnie, l'humidité des barreaux de l'échelle, car sur un navire il est difficile qu'il en soit autrement ; qu'aucune défectuosité n'était apparente et que l'examen des officiers visiteurs n'avait manifesté aucun vice d'installation, ni aucune dégradation propre à constituer un danger pour les passagers ou l'équipage; que dans ces conditions il serait téméraire d'affirmer, comme l'ont fait les premiers juges, que la faute de la Compagnie est certaine, circonstance qui, au surplus, ne serait pas suffisante pour entraîner sa responsabilité et plus téméraire encore de dire qu'elle a commis une faute lourde ou intentionnelle qui a été la cause de l'accident ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter à l'appel incident du sieur Gontier, qui devient sans objet, réforme le jugement entrepris, conformément aux conclusions de la Compagnie des Transports Maritimes; met la dite Compagnie hors d'instance et de procès ;

Ce faisant, la décharge des condamnations prononcées contre elle en première instance, dépens, tant de première

Digitized by Google

instance que d'appel à la charge de l'intimé; ordonne la restitution de l'amende. »

Du 13 juin 1901. — 2e Ch. — Prés. : M. Mallet, prés. ; plaid. : Mes A. Couve (du barreau de Marseille) et Heyriès, avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, infirmé par le présent arrêt, du 27 mars 1901, ce Rec., XVI, p. 669 et la note. *Adde* Rouen, 6 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 439.

COUR D'APPEL D'AIX

2 juin 1902

Charte-partie. Capitaine. Marchandises apportées le long du bord. Obligation de recevoir tant de standards par jour. Pluie. Suspension de l'embarquement. Marchandises. Préservation. Absence d'obligation. Absence de retard dans le chargement. Pluie. Mouillure. Irresponsabilité. — Chargement. Avaries apparentes. Défaut de preuve. Capitaine. Défaut de mention au connaissement. Clause : qualité inconnue. Absence de faute.

Navire : « Nina ».

I. — Le capitaine, tenu seulement, aux termes de la charte-partie, de recevoir les marchandises apportées le long du bord à raison de tant de standards par jour, n'est obligé ni de suspendre le chargement en cas de pluie ni de préserver les marchandises contre les effets du mauvais temps ; et, s'il n'est justifié d'aucun retard dans l'embarquement, il n'est pas responsable des avaries de mouillure causées aux marchandises par la pluie durant le chargement.

II. — On ne peut reprocher au capitaine de n'avoir pas mentionné au connaissement les avaries existant lors du chargement, s'il n'est pas démontré que ces avaries étaient apparentes, alors surtout que le connaissement contient la clause « qualité inconnue ».

Salvesen et Cie c. Gilardi.

Digitized by Google

Le Tribunal de commerce de Nice avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, par exploit de Borra, huissier à Nice, en date du 15 novembre 1900, Gilardi a fait assigner Salvesen et Cie, armateurs du navire *Nina* en paiement de 6.000 fr., sauf à augmenter, montant du préjudice à lui occasionné par le fait qu'une partie du chargement de bois qui lui était destiné est arrivée bleutée par suite de mouillure ;

Attendu que, par jugement en date du 16 novembre 1900, le Tribunal de céans a nommé, du consentement des parties, Pierre Scoffier et Isnard, experts, à l'effet de vérifier la partie de bois avariée, en constater l'état, en faire la comparaison avec les autres bois chargés dans la cale, rechercher la cause du bleutage dont elle est affectée ;

Attendu que les experts ont déposé rapport de leurs opérations au greffe de ce Tribunal sous la date du 7 décembre 1900 ;

Attendu qu'il résulte des constatations des experts que, sur un total de 16.155 planches de dimensions différentes, il y en avait 1.687 bleutées aux trois quarts, 1.158 bleutées à moitié et 862 bleutées d'un quart ;

Attendu que les experts ont constaté aussi qu'à raison du bon état du navire et de la fermeture des écoutilles, la mouillure du bois, cause du bleutage, ne pouvait provenir du navire ;

Attendu que les experts concluent que la cause du bleutage provient de ce que, à la différence des autres bois arrivés intacts, les planches par eux expertisées ont été embarquées mouillées ;

Attendu qu'il a été établi au débat qu'au moment de leur chargement à Kotka, les planches dont s'agit ont été exposées plusieurs jours à la pluie ;

Attendu que, dans ces conditions, Salvesen et Cie doivent à Gilardi la réparation du préjudice à lui causé pour la dépréciation du bois, et que le Tribunal est à même d'évaluer et fixe à 1.990 francs 25 centimes ;

Attendu, d'autre part, que par exploit de Borzone, huissier, du 12 janvier 1901, Salvesen et Cie ont assigné Barthélemy Gilardi en paiement de 5.913 francs 55 centimes, solde du fret leur revenant ;

Digitized by Google

Attendu que, cette instance étant connexe avec la précédente et liée entre les mêmes parties, il y a lieu de les joindre ;

Attendu qu'une grande partie de l'avarie et bleutage provient de ce que les bois n'étaient pas bien secs et ont été mouillés avant leur embarquement, que par suite ces avaries sont imputables aux armateurs, sauf leur recours contre le capitaine ;

Attendu que Gilardi a toujours déclaré être prêt à verser la somme réclamée, sauf compensation avec les dommages lui revenant ; qu'il y a lieu de déduire du fret réclamé la somme de 1.990 francs 25 centimes ci-dessus allouée à Gilardi, ce qui ramène ce fret à 3.923 francs 30 centimes ;

Par ces motifs,

Statuant contradictoirement en premier ressort,

Joint les deux instances comme connexes ;

Homologue, en tant que de besoin, le rapport des experts Scoffier et Isnard ;

Réduit à 3.923 francs 30 centimes le fret et intérêts de droi qui devra être payé à Salvesen et Cie par Gilardi qui y est au besoin condamné ;

Condamne Salvesen et Cie aux entiers dépens, sauf leurs droits à l'encontre du capitaine Andersen. »

Du 21 mai 1901.— Présid.: M. Vial, prés.; plaid.: Mes Muscat, avocat, et Maurel, avoué.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Attendu qu'il résulte du rapport dressé par les experts chargés de vérifier le chargement du vapeur *Nina* que l'avarie par eux constatée n'est pas imputable à l'état du navire et qu'elle doit être attribuée soit à une exposition trop prolongée à la pluie d'une partie de la cargaison, soit à ce que les bois avariés proviennent de coupes plus récentes que celles dont ont été distraites les planches reconnues intactes ;

Attendu que cette double constatation exclusive, dans l'espèce, d'une faute pouvant être reprochée au capitaine, décharge par cela même les armateurs de toute responsabilité ;

Attendu, en effet, que le capitaine qui, aux termes des stipulations de la charte-partie, n'était tenu qu'à recevoir, à rai-

Digitized by Google

son de 70 standards par jour, les marchandises apportées le long de son bord, n'était obligé ni de suspendre le chargement en cas de pluie ni de préserver ces marchandises contre les effets du mauvais temps ; que d'autre part il n'est justifié d'aucun retard dans l'embarquement dérivant d'un fait du capitaine et dont la responsabilité incomberait à ce dernier ;

Qu'il n'est pas davantage établi que l'avarie, constatée au débarquement, ait été apparente au moment du chargement et qu'elle ait dû, par suite, être mentionnée dans le connaissement ; qu'au demeurant, enfin, les marchandises chargées par le capitaine du *Nina* n'ont été acceptées par lui, d'après le connaissement qu'il a signé, que comme étant de qualité inconnue ;

Attendu qu'il ressort de ce qui précède que les appelants, par eux ou leur préposé, n'ont méconnu aucune des obligations auxquelles ils étaient astreints et que c'est, par conséquent, à tort que les premiers juges ont déduit le montant de l'avarie dont se plaint l'intimé du prix du fret qui leur est dû et qui doit au contraire leur être intégralement payé ;

Par ces motifs,

Réformant le jugement entrepris, condamne Gilardi à payer à Salvesen et Cie la somme de 5.913 fr. 50, solde du fret par eux stipulé, et ce avec intérêts de droit, le condamne en outre en tous les dépens ;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 2 juin 1902. — 1re Ch. — Présid. : M. Montanari-Revest, prés. ; M. Lafon du Cluzeau, av. gén. ; plaid. ; Mes Abram et Crémieu, avocats.

OBSERVATIONS. — I. — Comp. Marseille, 11 février 1897, ce Rec., XIII, p. 370 ; Havre, 7 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 326 ; Havre, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 47 ; Copenhague, 19 septembre 1900, *ibid.*, XVIII, p. 116 et les notes sous ces décisions.

II. — Voyez Alger, 26 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 567 ; Havre, 25 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 184 ; Anvers, 3 mars 1888, *ibid.*, IV, p. 90 ; Tribunal supérieur hanséatique, 21 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 478, et les notes sous ces décisions. Comp. Nantes, 13 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 122 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'AIX

4 novembre 1902

Connaissement. Clause. Cessation de responsabilité à la transmission de la marchandise au transporteur subséquent. Validité. Transmission. Justification. Libération.

Navire : « Ville de Belfort ».

Est valable la clause par laquelle le transporteur n'accepte de responsabilité « pour les colis destinés à des points non desservis par ses navires que jusqu'à l'arrivée de la marchandise au port de transmission ».

Le transporteur primitif est donc libéré lorsqu'il justifie de la transmission régulière de la marchandise au transporteur subséquent.

BLANCHI C. COMPAGNIE HAVRAISE PÉNINSULAIRE.

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que Blanchi a expédié, le 19 août 1899, sur le vapeur *Ville de Belfort*, de la Compagnie havraise péninsulaire, à destination de Vohémar, diverses marchandises suivant connaissement à ordre ; qu'il savait que les navires de cette Compagnie n'allaient pas jusqu'à Vohémar, qu'ils s'arrêtaient à Diégo-Suarez et qu'il y aurait par cela même nécessité de transborder la cargaison sur des bateaux d'une autre compagnie ; qu'il savait également qu'aux termes de l'article 13 du connaissement, la responsabilité de la Compagnie havraise cesserait à l'arrivée sous vergues de son navire à Diégo-Suarez, s'il était justifié par elle de la remise régulière des colis à l'entreprise correspondante ;

Considérant que Blanchi a laissé passer une période de seize mois depuis l'arrivée de la *Ville de Belfort* à Diégo-Suarez sans former aucune action ; que, dans ces circonstances, la Compagnie havraise, une fois l'année écoulée, devait croire qu'elle était à l'abri de toute demande relative aux conditions dans lesquelles la délivrance de la marchandise s'était faite et qu'elle n'avait plus dès lors à se préoccuper de grouper les éléments de la preuve qu'elle aurait pu, en cas d'action judiciaire dans les délais voulus, être appelée à fournir ;

Digitized by Google

Considérant que néanmoins, bien que ce délai se fût écoulé, il résulte des documents de correspondance versés aux débats, ainsi que cela a été reconnu à bon droit par les premiers juges, que la Compagnie havraise a fait les justifications auxquelles elle était tenue, lorsqu'elle a été ajournée, le 2 avril 1901, devant le Tribunal de commerce de Marseille par Blanchi, qui lui reprochait d'avoir livré les marchandises au destinataire dans des conditions que n'autorisait pas un connaissement à ordre et lui demandait le remboursement de la valeur de ces marchandises ;

Qu'en statuant ainsi, la Cour est dispensée de rechercher si Blanchi, sous le prétexte que son action ne doit pas être assimilée à celle prévue par l'article 433 du Code de commerce, peut valablement, après l'année écoulée, demander une indemnité à la Compagnie intimée. pour avoir délivré des marchandises à un autre que le véritable ayant droit ;

Par ces motifs, et ceux non contraires des premiers juges,

Confirme le jugement entrepris pour être exécuté selon sa forme et teneur ;

Condamne Blanchi à l'amende et aux dépens. »

Du 4 novembre 1902. — 1re Chambre. — Prés. : M. Giraud, 1er prés ; M. Arrighi, av. gén.; plaid.: Mes Tassy (du barreau de Marseille) et Abram, avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, confirmé par le présent arrêt, du 22 novembre 1901, ce Rec ,XVII, p. 344 et la note. *Adde* Marseille, 8 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 590 : 10 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 593 : Seine, 13 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 724. Comp. Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, chap. I, *ibid.*, XVII, p. 232.

La Cour n'a pas examiné le moyen de prescription tiré de l'article 433 du Code de commerce, opposé par la Compagnie défenderesse et écarté par le Tribunal de commerce. Cependant, elle semble dire qu'après le délai d'un an, le transporteur primitif peut se croire à l'abri de toute réclamation, et que dès lors on ne saurait lui reprocher l'impossibilité où il se trouve de prouver la remise de la marchandise au transporteur subséquent. Voyez la note sous le jugement confirmé. Comp. Marseille, 21 octobre 1900, ce Rec., XVI, p. 208 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ALGER

29 juillet 1902

Courtiers maritimes. Opérations pour leur compte. Validité. — Navire. Louage. Transport de pèlerins. Minimum de fret garanti. Contrat d'affrètement. Armateur. Affréteur. Partage du surplus. Contrat d'association. — Affrètement. Charte-partie. Défaut de mention du nom du capitaine. Validité. — Port en dehors du trajet convenu. Voyage à part. Contrat d'affrètement. Absence de commencement d'exécution. — Affrètement. Passagers. Navire dans le port. Liberté de quitter le bord. Embarquement de passagers. Défaut d'assimilation au chargement. Art. 288, § 4, C. com. Inapplication. Art. 288, § 3. Application. Stipulation d'un dédit. Art. 288, § 3. Inapplication. — Affrètement. Résiliation. Paiement du dédit stipulé. Navire. Voyage convenu. Aménagements nécessaires. Charge de l'armateur. Dépenses faites sur l'ordre de l'affréteur. Charge de l'affréteur. Profit retiré par l'armateur. Déduction.

Navire : « Islam ».

I. — Les opérations de commerce que font les courtiers pour leur propre compte ne sont pas nulles, et ceux qui ont contracté avec eux doivent exécuter leurs obligations.

II. — Le contrat de louage d'un navire, pour le transport de pèlerins, moyennant la garantie d'un minimum de fret, avec stipulation que le prix des passages dépassant le minimum garanti sera partagé entre l'armateur et l'affréteur, constitue un contrat d'affrètement jusqu'à concurrence du dit minimum et un contrat d'association pour le surplus.

III. — Le défaut de mention du nom du capitaine au contrat d'affrètement n'entraîne pas la nullité de ce contrat à moins qu'il n'ait été conclu intuitu personæ.

IV. — Le fait par l'affréteur d'envoyer le navire prendre des passagers dans un port non situé sur le trajet fixé par le contrat d'affrètement, constitue un voyage en dehors de la convention des parties, dont le prix est dû par l'affréteur.

Dès lors ce voyage ne saurait être considéré comme constituant un commencement d'exécution du contrat d'affrètement.

Digitized by Google

V. — Les passagers étant toujours libres de quitter le bord tant que le navire n'a pas effectivement pris la mer, si un certain nombre ont été embarqués, on ne peut dire pour cela que le navire a reçu une partie de son chargement.

Dès lors le § 4 de l'article 288 du Code de commerce est inapplicable.

Serait par contre applicable le § 3 du dit article, à défaut de convention particulière des parties, telle que la stipulation d'un dédit autorisant la résiliation du contrat moyennant l'abandon d'une somme déterminée.

VI. — En cas de résiliation du contrat d'affrètement et moyennant le paiement par l'affréteur du dédit stipulé, doivent rester à la charge de l'armateur les aménagements destinés à mettre le navire en état de faire le voyage convenu, et faits avant la date fixée pour l'exercice de la faculté de résiliation.

Les impenses postérieures, faites sur l'ordre de l'affréteur, ne sont à la charge de ce dernier que sous déduction du profit que l'armateur en retire.

SALLES c. BANKHARDT.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que les appels tant principal qu'incident sont recevables en la forme ;

Au fond,

Attendu qu'à la date du 9 janvier 1902, il est intervenu entre le sieur Salles, courtier maritime à Marseille, et le sieur Bankhardt, transitaire à Alger, un acte, enregistré, aux termes duquel ce dernier s'engageait à payer à Salles la somme de 200.000 fr., représentant le passage de mille pèlerins au minimum d'Alger à la Mecque et retour, sur le vapeur alors appelé *Wanau* et actuellement l'*Islam*, de 2.200 tonneaux de jauge ;

Qu'il était, en outre, stipulé que le navire en question devait être à la disposition de Bankhardt dans les premiers jours de février suivant ;

Attendu que Bankhardt soutient que, quelle que soit la nature du contrat intervenu entre Salles et lui, ce contrat doit être déclaré nul aux termes de l'article 85 du Code de commerce ;

Digitized by Google

Attendu qu'il est de doctrine et de jurisprudence constantes que les opérations de commerce que les courtiers font pour leur propre compte ne sont pas nulles et que les obligations de ceux qui ont contracté avec eux à raison de ces opérations doivent être exécutées ;

Attendu qu'il y a lieu de rechercher dès lors quelle est la nature du contrat résultant de l'acte du 9 janvier 1902 ;

Attendu qu'on ne saurait voir en principe dans les termes du ditacte autre chose qu'un contrat de louage d'un navire et de son équipage, c'est-à-dire un contrat d'affrètement ;

Attendu qu'il importe peu que le contrat intervenu entre les parties ait trait au transport de personnes ;

Attendu, en effet, qu'il s'agit dans l'espèce d'un acte commercial ayant pour but un transport par mer ;

Attendu que Bankhardt soutient que, si le contrat précité du 9 janvier constituait un contrat d'affrètement, il devrait être déclaré nul parce qu'il ne contient pas le nom du capitaine, ainsi que le prescrit l'article 273 du Code de commerce ;

Attendu que le nom du capitaine n'est pas indispensable à la validité d'un contrat de cette nature, à moins que l'affrètement n'ait été fait *intuitu personæ*, ce qui n'est pas soutenu par Bankhardt ;

Attendu que le dit intimé soutient néanmoins qu'il n'est intervenu entre Salles et lui qu'un contrat d'association ;

Attendu qu'il prétend que le véritable caractère de la convention du 9 janvier ressort nettement de la correspondance échangée entre Salles et lui ;

Attendu qu'il est constant, en fait, que, au cours de cette correspondance, Salles s'affirme comme intéressé au succès de l'entreprise ;

Qu'il s'enquiert du prix des passages des pèlerins, de leur nombre ;

Qu'il se préoccupe d'écarter les concurrents, qu'il parle même d'intérêts communs, etc. ;

Attendu que cette attitude de Salles s'explique par cette circonstance que le prix de 200.000 fr., montant du fret consenti par Bankhardt, n'était que le minimum de ce que devait produire le voyage du navire ;

Qu'en effet, il est dit expressément dans l'alinéa III de l'acte précité : « Le prix du passage obtenu pour tout pèlerin « au-delà du minimum garanti sera également partagé entre

Digitized by Google

« M. Bankhardt et M. Salles, après déduction de 30 fr. par « tête pour frais de canal et de nourriture ».

Attendu que Salles avait, dès lors, comme Bankhardt, intérêt à embarquer le plus grand nombre de pèlerins possible, puisqu'il devait partager avec lui le prix des passages encaissés au-delà de ceux devant former la somme de 200.000 fr. ; qu'ainsi s'explique l'intérêt personnel qu'il prenait à la réussite de Bankhardt ;

Attendu que l'on doit, en conséquence, reconnaître qu'il y a eu entre les parties :

1° Un contrat d'affrètement moyennant un prix ferme de 200.000 fr., que Bankhardt comptait bien faire rapporter au navire, mais qu'il s'engageait de toute façon à payer de ses deniers personnels ;

2° Un contrat d'association pour toute somme que produirait le voyage du navire au-delà de celle de 200.000 fr., dont il vient d'être parlé ;

Attendu que Salles ne réclame que le prix de l'affrètement ;

Attendu qu'il y a lieu, en conséquence, d'examiner si ce prix lui est dû en totalité, comme il le prétend ;

Attendu qu'il est constant en fait que l'*Islam* est arrivé à Alger, le 7 février ; qu'il a été aussitôt aménagé par Salles ou son représentant pour le service duquel il était destiné ;

Que, le 16 février, Bankhardt l'a expédié à Oran pour y prendre 115 pèlerins et qu'il est entré dans le port d'Alger, le 19 février ;

Que le 21 du même mois, Bankhardt a déclaré qu'il renonçait à faire partir le navire pour la Mecque ;

Attendu que Salles, s'appuyant sur ces faits, dont l'exactitude est reconnue par Bankhardt, demande la totalité du fret du navire, par application des dispositions du paragraphe IV de l'article 288 du Code de commerce portant que « le « fret sera dû en entier au capitaine si le navire a reçu une « partie de son chargement et qu'il parte à non charge » ;

Attendu qu'il est impossible tout d'abord d'assimiler le transport des personnes au transport des marchandises ;

Attendu, en effet, que les personnes sont toujours libres de quitter le bord tant que le navire n'a pas effectivement pris la mer ;

Que l'on ne peut dire, en conséquence, que l'*Islam* avait reçu définitivement une partie de son chargement ;

Attendu, d'autre part, qu'il résulte des termes exprès de

Digitized by Google

l'acte du 9 janvier 1902, que le vapeur *Islam* n'était affrété que pour faire le voyage entre Alger et Djedda, considéré comme port d'embarquement de la Mecque, et retour ;

Que cette même convention autorisait seulement des arrêts dans les ports intermédiaires, c'est-à-dire situés sur le trajet d'Alger à Djedda ;

Attendu qu'on ne saurait soutenir qu'Oran est sur le trajet d'Alger à Djedda ;

Attendu que l'on doit en conclure que le voyage à Oran et retour à Alger a été fait en dehors de la convention des parties, telle qu'elle résulte de l'acte du 9 janvier 1902 ;

Que, par suite, il est impossible de dire que le contrat du dit jour a reçu, par ce voyage, un commencement d'exécution ;

Attendu, en conséquence, que c'est sans droit que Salles demande l'application à son profit des dispositions du paragraphe 4 de l'article 288 du Code de commerce ;

Attendu qu'il résulte nettement des faits ci-dessus que l'appelant peut seulement invoquer le bénéfice du paragraphe 3 du même article ;

Attendu que Salles serait, dès lors, fondé à demander la moitié du fret convenu ;

Mais attendu que l'article 288 ne fixe le montant de l'indemnité due par l'affréteur qui rompt son contrat, que lorsqu'il n'en a pas été décidé autrement par les parties ;

Attendu que la convention du 9 janvier 1902 stipule expressément dans son paragraphe 2 que « Monsieur Bankhardt « versera dans une banque désignée par Monsieur Salles une « somme de 30.000 francs, à titre de garantie de l'exécution « du contrat » ;

Attendu que Salles a reconnu formellement, tant en première instance qu'en appel, que, jusqu'au 14 février 1902, Bankhardt pouvait résilier son contrat par l'abandon des 30.000 francs ;

Attendu, en effet, que Bankhardt a fait faire à l'*Islam* un voyage à Oran et retour; qu'il doit évidemment le prix de ce voyage, ce qu'il reconnaît du reste ;

Attendu, en outre, qu'il a prescrit lui-même de faire diverses autres dépenses pour le voyage à la Mecque ;

Qu'il a fait faire notamment l'acquisition de comestibles, boissons, médicaments, etc... nécessaires au navire et aux passagers pendant la traversée ;

Digitized by Google

Qu'il est de toute justice de lui faire supporter toutes ces dépenses qui ont été faites sur ses indications et en quelque sorte sur son ordre ;

Attendu que Salles produit un compte duquel il résulte que les dépenses diverses par lui effectuées à Alger s'élèvent à la somme totale de 29.821 fr. 83 centimes ;

Attendu qu'il y a lieu tout d'abord de retenir que Salles s'était engagé à livrer à Bankhardt un navire aménagé pour le transport des pèlerins musulmans ;

Qu'il est bien évident que ce navire devait en outre être en état de faire le voyage auquel il était destiné ;

Attendu que tous les frais d'aménagement et de mise en état du navire ont été faits antérieurement au 14 février 1902, date à laquelle l'*Islam* avait reçu la visite de la Commission sanitaire qui lui avait délivré le permis de voyage ;

Attendu qu'il ne faut pas oublier que Salles a reconnu lui-même que Bankhardt pouvait, à cette date, renoncer à l'exécution du contrat moyennant le payement du dédit convenu ;

Attendu que l'on doit, en conséquence, retrancher du compte de Salles :

1° Les frais faits par lui pour l'aménagement de son navire au transport des pèlerins ;

2° Le montant des réparations faites à la machine et au navire lui-même ;

Attendu que ces frais sont ceux payés à :

1° Récagno, charpentier constructeur.........	6.272 65
2° Sturla	98 60
3° Sturla	3.807 15
4° Vincent Grisa, forgeron-constructeur	1.317 00
5° Emile Fèvre............................	2.725 00
6° Réparation et installation de l'électricité....	1.000 00
Soit au total.................	15.220 40

Attendu que le surplus du compte de Salles doit être mis à la charge de Bankhardt, soit la somme de 14.601 fr. 43 cent.;

Mais attendu que Salles a gardé par devers lui toutes les fournitures dont il demande le paiement à Bankhardt ;

Que, s'il est vrai de reconnaître qu'il n'a pu les revendre au même prix, il est tout aussi juste d'admettre qu'il en a retiré un certain profit qui peut être évalué à 4.601 fr. 43 ;

Digitized by Google

Attendu que la somme à mettre à la charge de Bankhardt de ce chef doit donc être de 10.000 fr. ;

Attendu que Bankhardt reconnaît devoir aussi le coût du voyage de l'*Islam* à Oran et retour ;

Attendu qu'il évalue le prix de ce voyage à 3.000 francs ;

Attendu que cette évaluation est suffisante ; qu'il y a lieu de l'adopter ;

Attendu que la créance totale de Salles sur Bankhardt s'élève dès lors à

s'élève dès lors à	30.000 fr.
plus	10.000 »
plus	3.000 »
Soit au total la somme de	43.000 fr.

Attendu que Bankhardt demande qu'il soit déduit de cette somme celle de 12.824 francs qu'il a lui-même payée pour le compte de Salles ;

Attendu que le dit appelant ne conteste pas cette allégation ; qu'il y a lieu, en conséquence, de l'accueillir ;

Attendu que la créance de Salles sur Bankhardt s'élève donc à 43.000 francs moins 12.824 francs, soit à 30.176 fr. ;

Que c'est à cette somme, tous comptes étant réglés entre les parties, que Bankhardt doit être condamné ;

Par ces motifs,

Reçoit en la forme les appels tant principal qu'incident ;

Au fond :

Confirme, mais pour partie seulement, le jugement entrepris ;

Et statuant à nouveau en tant que de besoin,

Dit que le contrat d'affrètement du 9 janvier 1902 est résilié aux torts de Bankhardt ;

Que, tous comptes faits entre les parties, Salles est créancier de Bankhardt de la somme de 30.176 fr. ;

Condamne Bankhardt au paiement de la dite somme dans laquelle est comprise celle de 30.000 francs stipulée comme garantie de l'exécution du contrat précité ;

Déboute les parties de tous leurs autres fins, moyens et conclusions ;

Ordonne la confiscation des amendes consignées ;

Fait masse des dépens de première instance et d'appel ;

Dit qu'ils seront supportés par moitié par chacune des parties en cause. »

Digitized by Google

Du 29 juillet 1902. — Présid. : M. Patrimonio, prés. ; M Vaudier, subs. du proc. gén. ; plaid. : Mes L'Admiral et Fruchier, avocats (1).

Observations. — I. — IV — V — VI. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce d'Alger, dont était appel, du 22 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 92 et les notes.

II. — Comp. Gênes, 10 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 600.

III. — Voyez Desjardins, t. III, n° 768. Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 649 et 651 ; Cassation, 28 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 326.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

5 mars 1902

Fin de non recevoir. Art. 435 C. com. Dommage à la marchandise. Détérioration. Manquant en poids. Application. Condition. Disparition matérielle. Risque de navigation. Capitaine. Armateur. Absence de transfert de propriété d'un objet transporté. — Destinataire. Refus de prendre livraison. Capitaine. Vente de la marchandise aux enchères. Protestation. Cessation des pourparlers. Délai d'un mois. Manquant provenant d'un déchet de route. Action du destinataire après ce délai. Art. 435 C. com. Irrecevabilité.

Navire : « Comino ».

I. — L'article 435 du Code de commerce, qui édicte une fin de non recevoir en faveur du capitaine pour les actions relatives au dommage arrivé à la marchandise, s'applique aussi bien au manquant en poids qu'à la détérioration matérielle.

Toutefois lorsqu'il s'agit d'un manquant, cet article ne peut être invoqué que s'il y a eu disparition réelle de la marchandise, provenant d'un fait de navigation ; il ne saurait transférer au capitaine ou à l'armateur la propriété d'un objet transporté.

II. — Lorsque, sur le refus du destinataire de prendre livraison, le capitaine a fait vendre la marchandise pour

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

le compte de qui de droit, l'action du destinataire pour manquant provenant d'un déchet de route est irrecevable si après sa protestation et la cessation des pourparlers, il laisse écouler le délai d'un mois prévu par l'article 435 du Code de commerce sans former de demande en justice.

JOHN GLYNN ET SON c. GOLDSTUCK HAINZÉ ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que John Glynn et Son, demeurant à Liverpool, armateurs du steamer *Comino*, ont assigné Goldstuck Hainzé et Cie, négociants au Havre, pour s'entendre condamner à leur payer une somme de 2.142 fr. 45, solde de fret, avec intérêts à 5 o/o du jour de la fin du débarquement, et aux dépens ;

Attendu que les défendeurs reconnaissent devoir cette somme, mais que par conclusions d'audience ils se portent reconventionnellement demandeurs en 1.638 fr. 20, valeur de 12.058 kil. blé ayant manqué au débarquement du *Comino* ;

Attendu que John Glynn et Son prennent texte de l'article 435 du Code de commerce pour obtenir du Tribunal qu'il déclare la demande reconventionnelle de Goldstuck Hainzé et Cie non recevable pour défaut de protestation signifiée dans les 24 heures et en tout cas d'action en justice dans le mois ;

Qu'ils font valoir que le *Comino*, entré le 4 octobre 1901 dans le port du Havre, en était reparti depuis plusieurs jours, quand le 15 du même mois les défendeurs ont soulevé pour la première fois leur prétention d'être remboursés d'un manquant ; qu'ils rejetèrent cette prétention et que Goldstuck Hainzé et Cie n'introduisirent aucune demande en justice ; que l'article 435 comporte une prescription extinctive qui s'applique aux manquants comme aux avaries ;

Attendu que Goldstuck Hainzé et Cie exposent que la fin de non recevoir de l'article 435 est basée sur une présomption de livraison de la marchandise et ne s'applique pas à l'action qu'ils ont intentée à J. Glynn et Son ; que, le *Comino* ayant quitté le port du Havre le 12 octobre au soir, jour même de la fin du débarquement, il leur a été matériellement impossible de notifier leur réclamation dans les 24 heures, mais que, ce navire s'étant rendu à Liverpool où ils ont une maison, ils ont pu faire constater en la forme anglaise, le 16 octobre 1901,

Digitized by Google

et notifier aux armateurs que le capitaine n'avait pas rempli son engagement de faire la délivrance au Havre de tout le blé qui leur était destiné ; qu'en effet une certaine quantité de la marchandise avait été dissimulée dans de véritables cachettes se trouvant dans les cales au-dessous des bardis ; qu'enfin l'article 435 n'a jamais pu autoriser le transporteur à s'emparer d'une marchandise ne lui appartenant pas et de la réaliser à son profit ;

Attendu que John Glynn et Son réalisèrent le blé trouvé dans les cales à Liverpool et offrirent le net produit de la vente à Goldstuck Hainzé et C[ie], mais que ces derniers prétendent que cette opération a eu lieu arrière d'eux ; que les 21 £ offertes ne représentent que la valeur de la marchandise saine alors que les armateurs avaient retiré un autre profit du blé avarié pour lequel ils leur devaient une bonification, ces avaries étant à la charge de l'armement suivant le précédent acquis lors de la livraison au Havre ;

Attendu que les demandeurs répliquent que le déchargement du *Comino* au Havre a été effectué par Goldstuck Hainzé et C[ie] eux-mêmes et sous leur surveillance ; qu'ils ne peuvent donc s'en prendre qu'à eux si, par négligence, ils ont laissé du blé sous les bardis du navire ; que, sur leur refus de prendre livraison du grain retrouvé à Liverpool, ils ont fait procéder à la vente pour compte de qui de droit, laquelle a fourni le net produit de 21 £ mis à leur disposition ;

Attendu que l'article 435 du Code de commerce qui édicte une fin de non recevoir en faveur du capitaine pour le dommage arrivé à la marchandise comprend aussi bien le manquant en poids que la détérioration matérielle ;

Que toutefois lorsqu'il s'agit d'un manquant, cet article ne peut être invoqué que s'il y a eu disparition réelle de la marchandise et si cette disparition provient d'un fait de navigation ;

Attendu enfin que si l'article 435 du Code de commerce a pour but d'éteindre les actions auxquelles peut donner lieu le transport, il ne peut en aucun cas transférer au capitaine ou à l'armateur la propriété d'un objet transporté ;

Attendu qu'à l'arrivée du *Comino* à Liverpool il a été trouvé une certaine quantité de blé sous les bardis du navire et qu'il est reconnu que ce blé faisait aliment au connaissement don Goldstuck Hainzé et C[ie] étaient porteurs ;

Digitized by Google

Que ce blé ne peut pas être considéré comme un manquant puisqu'il n'y a pas eu disparition réelle de la marchandise et que dès lors les armateurs ne sauraient se prévaloir de l'article 435 du Code de commerce pour repousser l'action des demandeurs, tout au moins en ce qu'elle tend à obtenir le paiement de la valeur du blé débarqué à Liverpool ;

Attendu que si l'article 435 du Code de commerce ne peut pas être invoqué pour le blé trouvé à Liverpool, il en est tout autrement pour le manquant qui pourrait provenir d'un déchet de route ;

Attendu que, si la quantité de blé débarquée à Liverpool n'a pas été constatée contradictoirement et si les armateurs ne se sont pas conformés à leur devoir, qui était de placer cette marchandise sous séquestre, on peut cependant pour en déterminer l'importance, se rapporter à la vente publique qui en a été faite ;

Attendu d'autre part que le représentant de Goldstuck Hainzé et Cie à Liverpool a été admis à bord du *Comino* et qu'il lui appartenait de faire le nécessaire pour obtenir une constatation contradictoire ;

Qu'il devait être d'autant plus diligent qu'il s'agissait de réparer la faute commise au Havre par Goldstuck Hainzé et Cie qui ne s'étaient pas suffisamment assurés que tout le blé qui devait leur revenir était déchargé ;

Attendu que le blé vendu à Liverpool représente une quantité de 5.700 kilog.; qu'il y a lieu de présumer que cette quantité représente tout le blé laissé dans le navire par Goldstuck Hainzé et Cie et que, par voie de conséquence, il faut encore présumer que le surplus du manquant réclamé par les demandeurs provient d'un déchet de route ;

Attendu que l'action tendant à obtenir le remboursement de ce manquant provenant d'un déchet de route est éteinte par la fin de non recevoir de l'article 435 du Code de commerce ;

Qu'en effet les armateurs ont cessé leurs pourparlers au sujet de cette affaire dès le 21 octobre et que Goldstuck Hainzé et Cie laissant passer le délai d'un mois, n'ont formé leur demande en justice que le 1er février 1902 sous forme d'action reconventionnelle ;

Attendu que le blé vendu à Liverpool représente une quantité de 5.700 kilog. dont 2.640 avariés et 3.060 à l'état sain ; que cela résulte des prix de vente qui ont été de 65 fr. 75 pour la première partie et de 535 fr. 70 pour la deuxième ;

Digitized by Google

Attendu que, les armateurs ayant reconnu au Havre qu'ils étaient responsables des avaries, ils doivent rembourser à Goldstuck Hainzé et Cie la valeur à l'état sain de tout le blé trouvé à Liverpool, c'est-à-dire des 5.700 kilog., soit la somme de 997 fr. 85 ;

Par ces motifs,

Statuant en premier ressort, joint la demande reconventionnelle à la demande principale ;

Dit et juge John Glynn et Son bien fondés dans leur action en paiement du fret et condamne Goldstuck Hainzé et Cie à leur payer la somme de 2.142 fr. 45 ;

Rejette la fin de non recevoir de l'article 435 du Code de commerce en ce qui concerne le remboursement réclamé par Goldstuck Hainzé et Cie du blé trouvé à Liverpool et admet au contraire cette fin de non recevoir pour le manquant provenant d'un déchet de route ;

Dit et juge en conséquence que John Glynn et Son devront payer à Goldstuck Hainzé et Cie la somme de 997 fr. 85 ;

Et, vu les circonstances de la cause, dit qu'il sera fait masse des dépens, que les parties supporteront par moitié. »

Du 5 mars 1902. — Présid. : M. Lœvenbrück ; plaid. : Mes de Grandmaison et Guillot, avocats (1).

Observations. — I. — Voyez Cassation, 18 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 148 et la note critique ; Havre, 1er avril 1901, *ibid.*, XVI, p. 654 ; Havre, 3 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 435 et la note.

II, — D'après la jurisprudence, il semble que le refus de prendre livraison constitue la protestation prévue par l'article 435 C. com., et que cette protestation doive être signifiée dans le délai de vingt-quatre heures, et suivie dans le mois d'une action en justice. Voyez Rouen, 31 janvier 1900, ce Rec., XVI, p. 160 et la note ; Aix, 16 novembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 768 ; Seine, 13 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 724.

Sur la prorogation du délai de l'article 435 pendant la durée des pourparlers, voy. Havre, 8 mai 1900, ce Rec., XV, p. 755 et la note ; Aix, 19 décembre 1901, *ibid*., XVII, p. 318.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

25 juin 1902

Vente. Bois. Clause « sciage cette saison, suffisamment d'avance pour l'embarquement ». Objet. Dessiccation. Vendeur. Port d'embarquement. Usages. Drômes ou radeaux. Livraison au navire. Absence de faute. — Charte-partie. Clause de chargement conformément aux usages du port d'embarquement. Suppression. Remplacement. Clause « chargement le long du bord, sans frais pour le navire, toujours à flot ». Clause « chargement comme d'usage ». Port d'embarquement. Usages. Application. — Connaissement. Capitaine. Réserves. But. Avaries antérieures au chargement. Jordan-Bay. Bois. Chargement. Usages. Drômes ou radeaux. Mouillure. Capitaine. Défaut de réserves. Absence de faute.

Navire : « Albion ».

I. — Dans une vente de bois, la clause « sciage cette saison, suffisamment d'avance pour l'embarquement » ne vise que la dessiccation du bois ; le vendeur ne commet donc aucune faute en faisant livrer le bois au navire, conformément aux usages du port d'embarquement, en drômes ou radeaux.

II. — Lorsque la clause imprimée d'une charte-partie portant que « le chargement devra être fourni au navire conformément aux usages du port d'embarquement » a été remplacée par la clause « le chargement devra être fourni au navire le long du bord, sans aucun frais, le navire restant toujours à flot », il n'en résulte pas que le capitaine ait entendu s'engager à opérer le chargement par des moyens autres que ceux du port d'embarquement, alors surtout que la charte-partie contient une autre clause ainsi conçue : « Le navire se rendra au port d'embarquement et, demeurant toujours à flot, chargera comme d'usage ».

III. — Les réserves faites par le capitaine sur les connaissements ont pour but de constater la défectuosité extérieure d'une marchandise ou les avaries survenues avant le chargement, mais non la mouillure inhérente au mode de chargement.

Il est d'usage à Jordan-Bay de relier les bois de façon à former des drômes ou radeaux et de les conduire ainsi dans l'eau près des navires où ils doivent être chargés.

Digitized by Google

En conséquence, en cas de chargement dans un tel port, on ne saurait faire grief au capitaine de ne pas avoir indiqué sur ses connaissements l'état d'humidité des bois chargés.

Ch. Humbert c. Capitaine Snall et H. J. Crove.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le navire *Albion* a rapporté en novembre 1901 une cargaison de madriers expédiée de Jordan-Bay au Canada, par H. J. Crove, de Annapolis, pour le compte de Ch. Humbert, négociant au Havre ;

Attendu que ce dernier, prétendant ces bois avariés par mouillure d'eau de mer, a adressé une requête au Tribunal afin qu'il fût désigné un expert pour les examiner ;

Que, par jugement du 12 novembre 1901, cette mission a été donnée à M. Dumont, de Honfleur ;

Attendu que le 25 novembre Ch. Humbert a assigné Snall, capitaine de l'*Albion*, et H. J. Crove, conjointement et solidairement, pour s'entendre condamner au paiement de 3.984 fr. 75, montant de la dépréciation de valeur qui aurait été subie par les bois, objet du litige, suivant évaluation de l'expert, Ch. Humbert faisant l'offre de régler par compensation, à due concurrence de la dite somme, un reliquat de fret resté dû au navire *Albion* ;

Que par même exploit, il a formé une demande en nomination d'un séquestre provisoire ;

Attendu d'autre part que le capitaine Snall a assigné Ch. Humbert, le 30 novembre 1901, en règlement de 5.581 fr. 20 pour solde de son compte de fret ;

Attendu que, par jugement du 2 décembre 1901, le Tribunal a prononcé la jonction des deux affaires et a nommé M. Ch. Humbert, séquestre des bois litigieux ;

Vu le rapport ;

Attendu qu'à l'appui de sa prétention, Ch. Humbert allègue que son vendeur, H. J. Crove, s'était obligé à expédier des bois de siccité convenable pour supporter le voyage ;

Qu'il les a, au contraire, livrés le long du navire en drômes, c'est-à-dire en radeaux, par conséquent imbibés d'eau de mer ;

Qu'il expose en outre que, sur la production du connaisse-

Digitized by Google

ment sans aucune réserve, il a accepté la traite documentaire ;

Que le capitaine Snall a, selon lui, commis une faute en ne signalant pas l'état d'humidité des madriers et a ainsi engagé sa responsabilité ;

Attendu que H. J. Crove fait défaut, que seul le capitaine Snall s'est présenté à la barre du Tribunal ;

Qu'il reconnaît que les madriers devant composer son chargement ont été amenés le long de son navire en les faisant flotter, qu'il soutient que c'est la méthode ordinaire d'opérer à Jordan-Bay ;

Qu'il n'avait, par suite, aucune raison de faire des réserves à ce sujet, sa charte-partie se référant du reste aux usages du port d'embarquement :

Qu'il demande au Tribunal de prononcer la disjonction de son action de celle de Humbert, de débouter ce dernier de sa prétention et de le condamner à lui acquitter la balance restée due sur son fret ;

Attendu que des faits de la cause il résulte que Humbert a acheté le lot de madriers dont s'agit par l'intermédiaire d'un sieur Giesecke, de Paris ;

Qu'à l'époque de la conclusion du marché, il avait proposé à ce dernier de spécifier que les bois devaient être de siccité convenable à l'embarquement, mais que cette condition n'a pas été acceptée et a été remplacée par la clause « sciage cette saison, suffisamment d'avance pour l'embarquement » ;

Attendu que, lorsque des arbres sont abattus et débités, il est nécessaire pour la bonne conservation du bois de laisser la sève s'évaporer avant de le renfermer dans des endroits clos ;

Que l'on ne saurait confondre du bois vert avec du bois mouillé et que l'action de la sève est toute différente de celle de l'eau ;

Qu'il est évident que la réserve consentie par les vendeurs, laquelle ne fait du reste aucune allusion à de l'humidité, a eu uniquement pour but de prévoir le temps utile à cette dessiccation ;

Attendu que, dans la charte-partie de l'*Albion*, figurait une clause imprimée ainsi conçue :

« Le chargement devra être fourni au navire, conformément aux usages du port d'embarquement » ;

Digitized by Google

Que cette rédaction a été annulée et remplacée par la suivante :

« Le chargement devra être fourni au navire le long du bord, sans aucuns frais, le navire restant toujours à flot » ;

Attendu que Ch. Humbert prétend arguer de la suppression des mots « conformément aux usages du port d'embarquement », que le capitaine ne saurait se prévaloir d'un mode de chargement habituel à Jordan-Bay ;

Attendu qu'à cette stipulation il a été substitué la convention d'après laquelle les madriers devraient être amenés au navire sans frais à sa charge, que de cette modification il ressort que les parties n'ont pas eu en vue la méthode de chargement qui pourrait être employée, mais seulement de convenir que, quels que soient les usages, les frais nécessaires pour livrer les bois au navire ne pourraient incomber au capitaine ;

Que l'on ne saurait admettre que celui-ci ait entendu s'engager à opérer son chargement par des moyens autres que ceux usités au port d'embarquement, ce qui dans la plupart des cas serait une promesse irréalisable ;

Que, du reste, une autre clause de la charte-partie disait :

« Le navire se rendra au port d'embarquement et, demeurant toujours à flot, chargera comme d'usage » ;

Qu'il ressort à l'évidence des mots « chargera comme d'usage » que Snall n'a pas renoncé à son droit de recevoir sa cargaison conformément aux coutumes du port d'expédition ;

Attendu qu'il est établi qu'à Jordan-Bay les bois sont reliés de façon à former des drômes ou radeaux et sont ainsi conduits dans l'eau près des navires qui doivent les emporter ;

Que, si quelques standards formant une très minime partie de la cargaison ont été livrés autrement, ce n'était là qu'une exception et que la pratique courante n'en est pas moins de livrer en drômes ;

Attendu que les réserves sur des connaissements ont pour but de constater la défectuosité extérieure d'une marchandise ou les avaries pouvant lui être survenues avant son chargement ;

Qu'en l'espèce la mouillure des bois était inhérente au mode de transport des bois pour les amener près du navire ;

Que cet état d'humidité ne constitue ni un vice, ni une avarie, mais devait être considéré comme absolument normal

Digitized by Google

et qu'il ne saurait être fait un grief au capitaine de ne l'avoir pas indiqué sur ses connaissements;

Attendu que le mode de livraison employé par H. J. Crove dans la circonstance ne constitue pas une faute;

Que Humbert n'allègue à sa charge aucun autre reproche;

Qu'il s'en suit que la demande formée par ce dernier tant contre lui que contre le capitaine Snall ne peut être accueillie;

Qu'à raison de ces considérations il échet en outre de relever Humbert de sa mission de séquestre et de dire qu'il devra supporter tous les frais qui ont pu en résulter;

Attendu que Humbert a retenu une partie du fret en garantie du préjudice dont il prétendait rendre le capitaine Snall et H. J. Crove conjointement et solidairement responsables;

Que le règlement du compte de fret est lié au différend soumis au Tribunal;

Qu'il n'y a donc pas lieu de disjoindre les deux actions;

Attendu que Humbert ne conteste pas l'exactitude du solde qui lui est réclamé;

Que cette somme constitue une somme liquide et exigible;

Que Humbert doit par conséquent être condamné à en payer le montant;

Par ces motifs,

Maintient la jonction des demandes formées par Ch. Humbert, d'une part, et par le capitaine Snall, d'autre part, et statuant en premier ressort,

Prononce défaut contre H. J Crove;

Déclare Ch. Humbert mal fondé en sa demande, l'en débouté;

Le condamne à payer à Snall la somme de 5.581 fr. 20, pour solde de son fret;

Le condamne en outre aux intérêts de droit et en tous les dépens. »

Présid. : M. Danvers; plaid. : Mes de Grandmaison et Roussel, avocats (1).

Observations. — I — II. — Comp. Havre, 25 février 1896, ce Rec., XI, p. 758; 21 avril 1896, *ibid.*, XII, p. 150.

III. — Voyez Havre, 25 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 184 et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

1er juillet 1902

Connaissement. Agent de l'armateur. Signature. Bons délivrés par le bord. Mention « à charger sur le pont ». Défaut de consentement écrit des chargeurs. Absence de protestation de l'agent. Faute. Perte. Avaries. Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Inapplication. Responsabilité. — Connaissement. Clause « fret acquis en cas de perte ». Perte. Faute du transporteur. Inapplication. — Connaissement direct. Transporteur originaire. Transporteur substitué. Obligation envers le porteur du connaissement. Faute du transporteur originaire. Perte. Avaries. Responsabilité solidaire de tous les transporteurs. Recours contre le premier.

Navire : « Sirius ».

I. — Commet une faute l'agent des armateurs qui signe les connaissements sans protester contre la mention « à charger sur le pont », insérée sur les bons délivrés par le bord, et laisse ainsi le capitaine charger des marchandises sur le pont sans avoir obtenu le consentement par écrit des chargeurs ; dès lors, l'armateur est responsable des pertes et avaries survenues à ces marchandises, malgré la clause d'exonération des fautes du capitaine.

II. — La clause du connaissement stipulant que le fret sera acquis au capitaine en cas de perte de la marchandise, n'est pas applicable lorsque la perte résulte d'une faute du transporteur.

III. — Le connaissement direct créé par le transporteur originaire engage non seulement ce transporteur, mais encore celui qu'il s'est substitué dans ses droits et charges vis-à-vis du porteur du connaissement.

Et en cas d'avaries ou pertes survenues par la faute du premier transporteur, il y a lieu à condamnation solidaire des deux transporteurs, sauf le recours du second contre le premier.

E. Comte et Cie c. Compagnie des Messageries maritimes et Compagnie des Vapeurs de charge français.

Jugement

« Le Tribunal,

Vu le procès-verbal d'expertise ;

Digitized by Google

Attendu qu'il est constant et reconnu par les défendeurs que les 119 fûts de graisse dont E. Comte et Cie étaient réclamateurs ont été chargés à Saïgon sur le pont du vapeur *Sirius*, de la Compagnie des Vapeurs de charge français ;

Attendu qu'il ressort du rapport de mer du capitaine du *Sirius* que, pendant la traversée de Colombo à Djibouti, un violent coup de mer a causé de graves avaries à la pontée, que 102 fûts appartenant à Comte et Cie ont été écrasés et que les emballages des 17 fûts restant ont été endommagés ;

Attendu qu'aux termes de l'article 229 du Code de commerce, le capitaine répond de tout dommage qui peut arriver aux marchandises qu'il a chargées sur le pont sans le consentement écrit des chargeurs ;

Attendu que, la perte provenant du mode de chargement et les défendeurs ne justifiant pas de l'autorisation écrite exigée par l'article 229, leur responsabilité subsiste malgré la fortune de mer, mais qu'ils prétendent s'en affranchir en invoquant une clause du connaissement exonérant l'armement des fautes ou négligences quelconques de ses capitaines, ou de celles des pilotes, marins ou autres personnes embarquées à bord de ses navires à quelque titre que ce soit ;

Attendu que cette clause n'exonère évidemment pas l'armateur de la responsabilité de ses fautes personnelles ou de celles de ses agents autres que le capitaine ou les gens de l'équipage, mais qu'il est de jurisprudence qu'elle a pour effet de mettre à la charge du réclamateur la preuve d'une faute dont l'armateur ait à répondre personnellement ;

Attendu que le chargement sur le pont sans l'autorisation du chargeur constitue une violation du contrat de transport ;

Attendu que le *Sirius* chargeait en cueillette dans différents ports de l'Indo-Chine ; que les conditions du contrat de transport sont en pareil cas réglées entre les chargeurs et les agents de l'armateur dans les différents ports où touche le navire ; que c'est aux agents qu'il appartient d'en donner connaissance au capitaine ;

Attendu qu'il ressort des renseignements fournis par la Compagnie des Vapeurs de charge elle-même, que les bons délivrés par le bord portaient la mention « à charger sur le pont » ; qu'il est bien évident que le capitaine avait été autorisé par l'agent des armateurs à charger dans ces conditions ; que, s'il en avait été autrement, l'agent, qui devait signer

Digitized by Google

les connaissements pour le capitaine, n'aurait pas manqué de protester contre cette mention ; qu'il a commis une faute en laissant faire le chargement sur le pont sans avoir obtenu le consentement écrit des chargeurs et que dès lors la Compagnie des Vapeurs de charge français, armateur du *Sirius*, reste responsable de la perte arrivée aux marchandises, malgré l'existence de la clause qu'elle invoque ;

Attendu que Comte et Cie doivent être remboursés de la valeur des 102 fûts détruits, soit de la somme de 7.285 fr. 70 qui n'est pas contestée, ainsi que des frais de réparation des 17 fûts livrés s'élevant à 41 fr. 50 ;

Qu'ils ont droit en outre au remboursement du fret sur les 102 fûts non livrés, l'article 16 du connaissement n'étant pas applicable dans le cas où la perte de la marchandise résulte d'une faute du transporteur ;

Attendu que la demande de Comte et Cie en 1.000 francs de dommages-intérêts n'est pas justifiée, qu'il convient de les en débouter ;

Attendu que la Compagnie des Messageries maritimes fait valoir que les avaries se sont produites pendant que la marchandise était à bord du *Sirius*, de la Compagnie des Vapeurs de charge, qui a été appelée au débat par Comte ; qu'elle demande donc sa mise hors de cause sans dépens, et que subsidiairement elle conclut à ce qu'il lui soit accordé recours et récompense contre la Compagnie des Vapeurs de charge en principal, intérêts et frais ;

Attendu qu'il n'y a pas eu d'autre connaissement que celui dont Comte et Cie sont porteurs, qu'il engage non seulement la Compagnie des Vapeurs de charge qui l'a créé, mais aussi la Compagnie des Messageries maritimes qui s'est substituée à elle dans ses droits et charges vis-à-vis du porteur du connaissement ;

Que c'est donc à bon droit que Comte et Cie s'adressent aux deux Compagnies et demandent contre elles une condamnation conjointe et solidaire, mais que la Compagnie des Messageries maritimes, qui n'a pris à Marseille que les 17 fûts qui ont été débarqués au Havre et dont l'avarie était antérieure à sa prise en charge, est en droit d'obtenir son recours contre la Compagnie des Vapeurs de charge ;

Par ces motifs,

Statuant en premier ressort,

Condamne la Compagnie des Vapeurs de charge français et

Digitized by Google

la Compagnie des Messageries maritimes conjointement et solidairement à payer à Comte et Cie :

7.285 fr. 70 pour valeur de 102 fûts non livrés ;

41 fr. 50 pour reconditionnement de 17 fûts;

1.255 fr. 90 pour remboursement du fret sur 102 fûts, le tout avec intérêts de droit du jour de la demande ;

Dit qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts ;

Condamne les Compagnies défenderesses conjointement et solidairement aux dépens ;

Accorde recours et récompense à la Compagnie des Messageries maritimes contre la Compagnie des vapeurs de charge français en principal, intérêts et frais ;

Dit qu'il n'y a pas lieu d'ordonner l'exécution provisoire sans caution. »

Du 1er juillet 1902. —Présid. : M. Rœderer, prés. ; plaid. : Mes Guillot, de Grandmaison et Toussaint, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Nantes, 11 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 487 et la note ; Marseille, 21 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 602 et la note. Il est de jurisprudence que la clause d'exonération des fautes du capitaine et des gens de l'équipage est inapplicable aux fautes des autres agents de l'armateur. Voyez Marseille, 3 mai 1901, ce Rec,, XVII, p. 135 ; Havre, 19 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 319 ; Haute-Cour de justice, 6 décembre 1892, *ibid.*, XIV, p. 540 ; Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, *ibid.*, XVII, p. 227.

II. — Comp. Gênes, 17 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 226 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*. t. V, nos 765 et 769.

III. — En cas de connaissement direct, la jurisprudence semble décider que le dernier transporteur qui a accepté sans réserves la marchandise est responsable des avaries envers le destinataire ; ce dernier pourrait, d'ailleurs, d'après certaines décisions, actionner solidairement tous les transporteurs. Voyez Rouen, 6 décembre 1866, *H.*, 67, 2. 150 ; Cassation, 13 mai 1868, *H.*, 69, 2, 217 ; Lille, 24 juin 1892, ce Rec., VIII, p. 62 et la jurisprudence en note.

Mais le dernier transporteur ne serait pas responsable des

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

faits commis par les précédents transporteurs, lorsqu'il s'est chargé de la marchandise par un connaissement spécial. Voyez Cassation, 17 octobre 1888, ce Rec., IV, p. 385. Comp. Rouen, 7 août 1896, *ibid.*, XII, p. 478 et la note.

Sur les connaissements directs, voyez Bateson, *Des connaissements directs dans le droit anglais*, ce Rec., VI, p. 600; Marseille, 10 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 593 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

15 juillet 1902

Assurances maritimes. Police pour compte. Souscripteur. Bénéficiaire. Intérêt sur la chose assurée. Justification. Police. Clause de compensation des primes avec l'indemnité. Primes dues par l'assuré pour compte. Application. Primes dues pour d'autres risques par le souscripteur. Inapplication.

Le souscripteur d'une police d'assurances pour compte de qui il appartiendra stipule non pour lui-même ou pour ses cessionnaires, mais pour celui qui justifiera avoir intérêt sur la chose assurée.

Lors donc qu'une clause de la police porte que « la prime du risque qui donnera lieu à une perte sera toujours considérée comme échue et donnée en paiement au porteur de la police, ainsi que toutes les primes que devra l'assuré et dont l'échéance ne dépasse pas celle de la perte », cette clause ne concerne que les primes dues par l'assuré pour compte.

En conséquence, les assureurs ne peuvent opposer en compensation de l'indemnité au porteur de la police les primes dues pour d'autres risques par le souscripteur de la police.

MORTAS c. COMPAGNIE EQUATEUR-ATLANTIQUE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la Compagnie d'assurances maritimes Equateur-Atlantique reconnaît que c'est à bon droit que Mortas lui réclame une somme de 692 fr. 70, pour règlement d'un sinistre en invoquant le bénéfice d'une assurance faite en aliment à une police flottante souscrite par Duménil-Leblé pour

Digitized by Google

compte de qui il appartient ; mais que, s'appuyant sur le troisième paragraphe de l'article 28 de la dite police stipulant que « la prime du risque qui donnera lieu à une perte sera toujours considérée comme échue et donnée en paiement au porteur de la police, ainsi que toutes les primes que devra l'assuré et dont l'échéance ne dépasse pas celle de la perte », elle entend opposer en compensation à la demande de Mortas :

1° La prime du risque, soit 38 fr. 20 ;

2° La somme de 128 fr. 40 due par Duménil-Leblé pour primes afférentes à d'autres marchandises précédemment assurées en aliment à la même police flottante ;

Attendu que Mortas, quoiqu'ayant payé la prime de 38 fr. 20 à Duménil-Leblé, offre d'en tenir compte à la C[ie] Equateur-Atlantique, si elle justifie qu'elle lui est encore due, mais qu'il repousse toute autre compensation ;

Attendu que le souscripteur d'une police pour compte de qui il appartient stipule non pas pour lui-même ou pour ses cessionnaires futurs et éventuels, mais pour celui quel qu'il soit qui justifiera avoir intérêt à la chose assurée ;

Que, lorsqu'il s'agit donc, comme dans l'espèce, d'une police pour compte, l'assuré dont il est fait mention au 3e paragraphe de l'article 28 n'est pas le souscripteur de la police, mais celui pour compte de qui l'assurance a été faite ;

Attendu qu'il est à remarquer qu'une clause manuscrite, stipulant que les primes seraient payables à la fin de chaque mois, est venue rendre pour ainsi dire sans effet dans la pratique la disposition de l'article 28 ; qu'en présence de cette clause, Mortas, en admettant qu'il ait eu connaissance des conditions de la police, ne pouvait pas prévoir que la Compagnie Equateur-Atlantique prétendrait jamais lui opposer en compensation des primes antérieures de plusieurs mois à la date de son assurance ;

Attendu enfin que la prétention des assureurs tendrait à faire supporter à Mortas des primes dues par d'autres assurés ; qu'une convention aussi rigoureuse devrait tout au moins être exprimée d'une façon plus nette et plus précise ;

Qu'en ce qui concerne les primes et les autres charges incombant à l'assuré, c'est celui-ci qui s'oblige et l'assureur qui stipule et que conformément à l'article 1162 du Code civil tout pacte obscur doit s'interpréter contre celui qui a stipulé, c'est-à-dire dans l'espèce contre les assureurs ;

Attendu, en ce qui concerne la prime de 38 fr. 20, que Mor-

Digitized by Google

tas en étant débiteur vis-à-vis de la Compagnie Equateur-Atlantique, c'est à lui qu'il incombe de justifier sa libération, ce qu'il ne fait pas;

Par ces motifs,

Statuant en dernier ressort,

Condamne la Compagnie Equateur-Atlantique à payer à Mortas la somme de 692 fr. 70 sans autre déduction que celle de la prime du risque s'élevant à 38 fr. 20;

La condamne en outre aux dépens. »

Du 15 juillet 1902. — Prés. : M. Rœderer, prés.; plaid.: Mes de Grandmaison et G. Bodereau, avocats (1).

OBSERVATION. — Sur le principe, voyez Cassation, 5 mars 1888, ce Rec , III, p. 659; Aix, 17 février 1886, *ibid.*, I, p. 602; Rouen, 22 décembre 1885, *ibid.*, II, p. 264; Rouen, 4 janvier 1899, *ibid.*, XIV, p. 613; Cassation, 15 juillet 1901, *ibid.*, XVII, page 2 et les notes sous ces décisions; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1192. Comp. Cassation, 19 décembre 1892, ce Rec., VIII, p. 283; 31 juillet 1893, *ibid.*, IX, p. 137.

Sur la compensation des primes avec l'indemnité d'assurance, voyez Havre, 30 août 1862, *H.*, 62.1.241; 19 mai 1873, H., 73. 2. 178; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, nos 1437 et suiv.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

15 mars 1902

Fin de non recevoir. Art. 435 C. com. Expertise. Protestation. Equivalence. Action en justice. Délai. Point de départ. Dépôt du rapport. — Connaissement. Clauses d'exonération. Effet. Capitaine. Faute. Avaries. Responsabilité. Preuve. Charge du propriétaire de la marchandise. Balles chargées. Connaissement. Mention « reçu en bon ordre apparent ». Débarquement. Différence de poids et de qualité. Rupture des ligatures. Transporteur. Faute. Preuve suffisante. Responsabilité.

Navires : « Yolunka » et « Penfeld ».

I. — Une expertise équivaut à la protestation prévue par l'article 435 du Code de commerce, et le délai d'un mois pour introduire l'action en justice court seulement du jour où le rapport est déposé au greffe.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

II. — Les clauses d'exonération insérées dans les connaissements n'ont pas pour résultat de supprimer d'une façon absolue la responsabilité qui résulte de l'article 222 du Code de commerce, mais seulement de ne laisser à la charge du capitaine que les avaries provenant d'une faute de sa part et de mettre la preuve de cette faute à la charge du propriétaire de la marchandise avariée.

Ainsi lorsque le connaissement porte la mention « reçu en bon ordre apparent », si au débarquement la rupture des ligatures des balles chargées, la différence de poids et de qualité, la surabondance des liens prouvent que la marchandise n'a pas été embarquée dans cet état, il y a preuve suffisante que les avaries ou manquants doivent être attribués à un défaut de précaution du transporteur, qui en est dès lors responsable.

Murié c. Compagnie Chevillotte et Hermann Levithan et Cie.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que, suivant conventions verbales du 31 mai 1901, Hermann Levithan et Cie, de Kœnigsberg (Allemagne), vendaient à Murié, négociant à Nantes, une certaine quantité de balles de chanvre livrables poids reconnu sur quai à Nantes ;

Que ces marchandises furent chargées à Kœnigsberg sur le vapeur *Yolunka* pour Anvers et transbordées sur le *Penfeld*, de la Compagnie Chevillotte, qui les transporta directement à Nantes ;

Attendu qu'à l'arrivée deux de ces balles auraient été présentées dans un état inacceptable ;

Qu'une requête fut adressée à M. le Président du Tribunal de commerce aux fins d'expertise et que Ferronnière fut nommé à l'effet d'évaluer le montant de la dépréciation existant sur la marchandise ;

Attendu que, dans son rapport déposé au greffe le 17 septembre, l'expert évalue la dépréciation tant pour différence de poids que pour différence de qualité et surplus de liens, à la somme de 146 fr. 20 ;

Que, dans ces conditions, Murié conclut à ce qu'il plaise au Tribunal condamner Chevillotte et Cie à lui payer la somme de 146 fr. 20 avec intérêts de droit et aux dépens, dans

Digitized by Google

lesquels entreront les frais d'expertise et de magasinage de la marchandise ; lui décerner acte de toutes ses réserves quant à l'état actuel de celle-ci et de ce qu'il s'en rapporte à justice en ce qui concerne Hermann Levithan et Cie, sous toutes réserves ;

Attendu que, pour repousser les prétentions de Murié, Chevillotte et Cie opposent deux moyens : 1° une fin de non recevoir basée sur l'article 435 du Code de commerce ; 2° une clause formelle d'irresponsabilité d'après les termes du connaissement ;

Sur la fin de non recevoir :

Attendu qu'aux termes de l'article 435 du Code de commerce toutes actions contre le capitaine et les armateurs pour dommages arrivés à la marchandise sont nulles si leur réception n'a pas été suivie : 1° d'une protestation dans les 24 heures, 2° d'une assignation dans le mois de la date de celle-ci ;

Attendu que Chevillotte et Cie reconnaissent bien que l'expertise provoquée par Murié pourrait, aux termes de la jurisprudence, équivaloir à une protestation ;

Que leur fin de non recevoir est basée uniquement sur ce que l'assignation n'aurait pas été introduite dans le mois qui a suivi ce mode de protestation ;

Mais attendu que cette deuxième condition fixée par l'article 435 doit être considérée comme ayant été également remplie ; qu'en effet, si, comme le pensent Chevillotte et Cie et comme l'enseignent les meilleurs auteurs, l'expertise vaut protestation, le délai de demande en justice ne peut courir que du jour où cette expertise a été terminée ;

Qu'introduite au cours d'une expertise une demande serait manifestement inopportune ;

Qu'en appliquant la loi dans son esprit il faut dire que le délai d'un mois partait du jour où ce rapport a été acquis aux parties, c'est-à-dire déposé ;

Que ce dépôt ayant eu lieu le 17 septembre, la demande en justice du 17 octobre était recevable ; qu'à tous points de vue donc la fin de non recevoir présentée par Chevillotte et Cie doit être écartée ;

Sur les clauses d'irresponsabilité :

Attendu qu'aux termes des connaissements qui font la loi des parties, Chevillotte et Cie prétendraient être dégagés de

Digitized by Google

toutes responsabilités en ce qui concerne l'état de la marchandise ;

Que pour justifier cette prétention ils font remarquer qu'il est dit au connaissement : « Embarqué en bon ordre et bien conditionné par H. Levithan » ; mais que le capitaine a ajouté avec un timbre humide : « Reçu en bon ordre apparent », entendant, d'après eux, par cette clause, mettre à couvert sa responsabilité, concevant des doutes sur le bon conditionnement des balles embarquées ; que l'expert n'aurait pas tenu compte de cette stipulation et n'aurait relaté dans son rapport que la première ;

Attendu qu'en plus des clauses spéciales ci-dessus énoncées, Chevillotte et Cie demandent à ce qu'il soit tenu également compte de la clause générale en ce qui concerne le poids et la rupture des ligatures ; qu'ils concluent à ce que Murié soit déclaré non recevable, en tout cas mal fondé dans ses demandes, fins et conclusions, l'en débouter et le condamner aux dépens ;

Attendu qu'il est de jurisprudence constante que les clauses d'exonération insérées dans les connaissements n'ont pas pour résultat de supprimer d'une façon absolue la responsabilité qui résulte de l'article 222 du Code de commerce, mais de ne laisser à la charge du capitaine que les avaries provenant d'une faute de sa part et encore de mettre la preuve de cette faute à la charge du propriétaire de la marchandise avariée ;

Que, faisant application de ce principe, il y a lieu de rechercher si le mauvais état constaté par l'expert, dans lequel les deux balles de chanvre, objet du litige, ont été présentées, doit être attribué à la faute du capitaine ;

Attendu que, d'après le rapport de l'expert, les deux balles expertisées dans les magasins de Montfort étaient complètement déliées et formaient deux tas ; le premier composé : 1° d'une certaine quantité de marchandise ayant apparence de celle vendue ; 2° de chanvres de toutes espèces et de marques inférieures ; 3° d'un monceau de liens ; que le deuxième tas n'était qu'un ramassis de chanvre de toute nature et de qualité tout autre que celle vendue ; que de plus elles contenaient un poids de liens évalué à 32 kilos alors que normalement elles devaient en contenir 8 kilos ;

Attendu que des marchandises présentées dans un tel état étaient loin d'être en bon ordre même apparent ; que la rup-

Digitized by Google

ture des ligatures, la différence de poids, la différence de qualité, la surabondance de liens font ressortir un ensemble de présomptions graves, précises et concordantes permettant d'estimer en connaissance de cause que la marchandise n'a pu être embarquée dans ces conditions ;

Que Murié apporte donc la preuve suffisante que ces avaries et manquants doivent être attribués au défaut de précaution durant le transport ;

Que, dans ces conditions, l'irresponsabilité des transporteurs ne saurait être admise ;

Attendu que, conformément à ce qui précède, Hermann Levithan et Cie n'ont commis aucune faute ; qu'ils doivent être mis hors de cause sans dépens ;

Attendu que Murié demande qu'on lui décerne acte de ses réserves touchant l'état actuel de la marchandise, mais que rien ne permet de supposer que cet état ait varié depuis l'expertise ; qu'il n'y a pas lieu de statuer sur cette demande de réserves ;

Par ces motifs,

Met Hermann Levithan et Cie hors de cause, sans dépens, et homologuant le rapport de l'expert,

Condamne Chevillotte et Cie à payer à Murié la somme de 146 fr. 20 ;

Déboute les parties du surplus de leurs demandes, fins et conclusions ;

Condamne Chevillotte et Cie en tous les dépens dans lesquels entreront les frais d'expertise et de magasinage de la marchandise. »

Du 15 mars 1902. — Prés. : M. Vincent ; plaid. : Mes Maublanc, Liancour et Rivet, avocats.

Observations. — I. — Sur la possibilité de remplacer la protestation de l'article 435 C. com. par une expertise ou une requête à fin d'expertise, voyez Nantes, 9 juin 1897, N., 98. 1. 59. Comp. Bordeaux, 5 février 1889, ce Rec., V, p. 192 ; 16 avril 1891, *ibid.*, VII, p. 36 ; Poitiers, 7 décembre 1896, *ibid.*, XII, p. 428 ; Aix, 13 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 54 ; Seine, 13 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 724 et les notes sous ces décisions ; Lyon-Caen et Renault. *Traité de droit commercial*, t. V, no 815.

Sur le point de départ du délai d'un mois pour introduire

Digitized by Google

'action en justice, voyez Nantes, 9 juin 1897, précité. Comp. Poitiers, 26 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 36 et les notes.

II. — La jurisprudence est constante pour faire produire cet effet aux clauses d'irresponsabilité pour un genre particulier d'avaries, défaut de poids, erreur de marques, etc. Voyez Aix, 13 juin 1898, ce Rec., XIV, p. 54 ; Nantes, 13 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 122. Comp. Havre, 7 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 77 et la jurisprudence en note; Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence, ibid.*, XVII, p. 275.

Sur la clause « chargé en bon ordre », voyez Tribunal supérieur hanséatique, 21 janvier 1901, ce Rec., XVII, p. 478.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

12 avril 1902

Assurances maritimes. Police. Remise à l'assuré. Défaut de signature de l'assuré. Usage. Preuve du contrat. Mandataire de l'assuré. Police reçue et conservée. Stipulation d'une prime excédant les pouvoirs du mandataire. Assureurs. Sinistre. Responsabilité. Prime exigible.

Navire : « Jane Guillon ».

Il est d'usage que la remise à l'assuré de la police d'assurances maritimes constitue la preuve de l'engagement des parties, en dehors de toute signature de l'assuré.

Si donc le mandataire de l'assuré a reçu sans protestation et conservé jusqu'à son échéance une police, où se trouvait stipulée une prime excédant les pouvoirs qu'il avait reçus, la responsabilité des assureurs étant engagée en cas de sinistre, ils sont fondés à réclamer le paiement de la prime.

SIMON ET DUTEIL C. CAP. ROY.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, le 5 septembre 1900, sur instructions de leur agent à Saint-Nazaire, Simon et Duteil ont assuré les effets et instruments du capitaine Roy, commandant le trois-mâts *Jane Guillon*, navire qui faisait alors route pour l'Australie,

Digitized by Google

d'où il devait se rendre à San-Francisco, puis revenir en Europe ;

Attendu que la police d'assurance fut adressée aux intermédiaires du capitaine, qui la firent parvenir à dame Roy, son épouse ;

Attendu que cette dernière leur demanda des explications, soit directement, soit par l'entremise de son notaire, au sujet du taux de la prime et de l'obligation du règlement ;

Que ces échanges de renseignements furent faits en dehors des assureurs, Simon et Duteil, qui réclamèrent le montant de la prime due, soit 282 fr. 70, lors de l'arrivée de la *Jane Guillon* au terme de son voyage ;

Attendu que le capitaine Roy se refusa alors à verser cette somme, déclarant aux assureurs n'avoir donné pouvoir de l'assurer à personne autre qu'à sa femme ; que, ses instructions n'ayant point été remplies et dame Roy n'ayant du reste signé aucun contrat, il considérait l'assurance faite par eux comme nulle et non avenue ;

Attendu que c'est dans ces conditions que Simon et Duteil ont assigné Roy, par acte du 7 février 1902, à comparaître devant ce Tribunal pour s'entendre condamner à leur verser la somme de 282 fr. 70 pour prime d'assurance due, aux intérêts de droit et aux dépens ;

Attendu que Simon et Duteil exposent à la barre : qu'il est d'usage, en assurances maritimes, que l'assuré n'est pas appelé à signer le contrat qu'il forme, l'instrument de ce contrat restant unilatéral et, par là même, légal et la remise faite par l'assureur à l'assuré équivalant à un acquiescement ; que dame Roy, mandataire reconnue par son mari, a reçu le contrat, l'a conservé : qu'en cas de perte des objets assurés, eux, Simon et Duteil, étaient tenus d'indemniser Roy ; qu'étant obligés par leur engagement, ils sont fondés dans leur réclamation de la prime, contre-partie de leurs obligations ; qu'ils concluent donc conformément à leur acte introductif d'instance ;

Attendu que Roy soutient de son côté qu'il reconnaît s'être entretenu de l'assurance de ses effets et vêtements avec des agents maritimes de Saint-Nazaire, mais qu'il affirme n'avoir rien convenu avec eux ; que les demandeurs ne devaient pas considérer le contrat comme accepté, puisque leur agent ne pouvait produire aucun acte écrit du soi-disant assuré ; que Simon et Duteil prétendent tirer argument de ce que la police a été adressée à dame Roy, mais que cet argument est de

Digitized by Google

nulle valeur : 1° parce que cette dernière a d'abord protesté contre le montant de la prime, déclarant qu'elle n'était autorisée à traiter que si le montant de cette prime s'élevait à 100 fr. environ ; 2° parce qu'en droit la conclusion d'un contrat d'assurance maritime ne peut être considérée comme un acte que la femme peut faire en vertu d'un mandat tacite donné par son mari ; que, dans tous les cas, les demandeurs auraient à faire la preuve que dame Roy avait reçu de lui un mandat exprès de contracter une assurance dont la prime s'élevait à 282 fr. 70 ; qu'il conclut donc débouter Simon et Duteil de leurs demandes, fins et conclusions et les condamner aux dépens ;

Attendu qu'il résulte des débats que Roy, tout en reconnaissant s'être entretenu d'assurances avec des tiers, déclare n'avoir délégué ses pouvoirs qu'à dame Roy et lui avoir donné comme instructions de ne pas dépasser la somme d'environ 100 fr. pour le montant de la prime ;

Qu'il faut, dès lors, dire que dame Roy était bien mandataire de son mari et valablement autorisée pour contracter une assurance sur ses effets et instruments ;

Attendu qu'il est d'usage bien reconnu, dans ce genre d'affaires, que la remise de la police à l'assuré constitue la preuve de l'engagement des parties aux clauses et conditions stipulées ;

Qu'il appartenait donc à dame Roy de retourner immédiatement la police aux assureurs ou à leur agent en déclarant qu'elle renonçait à l'assurance, la prime demandée excédant les pouvoirs qui lui avaient été donnés ;

Qu'elle a, par suite, fait faute en gardant la police jusqu'à son échéance, cette pièce engageant la responsabilité des assureurs pour les risques qu'elle stipulait ;

Qu'il faut, dès lors, dire que Simon et Duteil ayant couru les risques, sont fondés dans leur réclamation de la prime, contre-partie de leur engagement ;

Par ces motifs,

Condamne Roy à payer à Simon et Duteil la somme de 282 fr. 70, montant de la prime d'assurance de ses effets et instruments suivant police du 5 septembre 1900 ;

Le condamne en outre aux intérêts de droit et aux dépens. »

Du 12 avril 1902. — Présid. : M. Lefièvre ; plaid. : Mes Guist'hau et Manjot, avocats.

Digitized by Google

OBSERVATION. — Comp. Athènes, 1er juin 1887, ce Rec., III, p. 372.

Lorsque l'assurance est contractée par l'intermédiaire d'un courtier d'assurances maritimes, d'après un usage constant, la police signée du courtier et de l'assureur et remise à l'assuré, oblige les parties, sans que l'assuré ait donné sa signature. Voyez Marseille, 2 décembre 1874, *M.*, 75, 1. 69 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1179; Cresp et Laurin, t. III, p. 256 et suiv. ; Pardessus, t. II, n° 793; Cauvet, t. II, n°s 467 et suiv.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE BORDEAUX

28 octobre 1901

Vente « coût, fret et assurance ». Livraison. Port d'embarquement. Promesse. Même lieu. Tribunal de ce port. Art. 420, § 2, C. pr. civ. Application. Compétence. — Vente. Facture. Clause « les traites ne sont pas une dérogation au lieu de paiement stipulé ». Défaut de protestation. Application. Lieu fixé pour le paiement. Tribunal de ce lieu. Art. 420, § 3, C. pr. civ. Application. Compétence.

I. — En cas de vente « coût, fret et assurance », la livraison doit être considérée comme faite au port d'embarquement ; si donc la promesse a été faite au même lieu, le tribunal de ce lieu est compétent conformément à l'art. 420, § 2, du Code de procédure civile pour connaître des difficultés nées à l'occasion de la vente.

II. — Quand la facture reçue sans protestation contient la clause imprimée : « Nos traites ne sont pas une dérogation au lieu de paiement », le fait par le vendeur d'accepter de fournir des traites payables dans un autre lieu ne constitue pas une renonciation à cette clause, qui subsiste dans son entier : en conséquence, le tribunal du lieu fixé pour le paiement reste compétent dans les termes de l'art. 420, § 3, du Code de procédure civile.

JOUGLA ET BRUNET c. GLADSTON ET BARRY.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Sur l'exception d'incompétence soulevée par Gladston et Barry :

Digitized by Google

Attendu que la facture reçue sans protestation par les défendeurs contient la clause imprimée : « nos traites ne sont pas une dérogation au lieu de paiement », le lieu de paiement stipulé devant être Bordeaux ; que vainement Gladston et Barry tirent argument de ce que Jougla et Brunet ont accepté de fournir traite en couverture de leurs factures payables au Crédit Lyonnais à Paris, abolissant ainsi la clause de non-dérogation au paiement dans Bordeaux, qui est insérée dans leurs factures ;

Qu'en effet, nonobstant le consentement de Jougla et Brunet de disposer leurs traites payables à Paris, la clause en question subsiste dans son entier, son but n'en demeurant pas moins de conserver attribution de juridiction au tribunal des demandeurs et ne pouvant être réalisé que précisément dans le cas où il serait fait exception, comme dans l'espèce, à la règle posée du paiement dans Bordeaux ;

Attendu par suite que le § 3 de l'article 420 du Code de procédure civile est applicable et doit faire repousser le déclinatoire d'incompétence présenté par Gladston et Barry ;

Sur le deuxième moyen mis en avant par Gladston et Barry et puisé dans le fait que le § 2 de l'article 420 serait à tort invoqué par Jougla et Brunet :

Attendu que les conventions verbales entre les parties ont été traitées à Bordeaux et ont fixé que les marchandises étaient vendues « cif Calcutta »; qu'il résulte de cette clause « cif Calcutta » que la livraison comme la promesse doit être considérée comme faite à Bordeaux ; qu'en effet le paiement du fret et de l'assurance par le vendeur constitue une avance de ces frais, mais n'en fait pas moins cesser sa responsabilité au lieu de l'embarquement, soit dans l'espèce à Bordeaux ; que par suite, en vertu du § 2 de l'article 420, le Tribunal de céans est compétent ;

Au fond :

Attendu que, Gladston et Barry ne présentant pas de défense, il y a lieu de statuer par défaut contre eux, après avoir vérifié les conclusions des demandeurs ;

Attendu que suivant conventions verbales entre parties, Gladston et Barry s'étaient engagés à prendre dans le courant d'une année — du 10 août 1900 au 12 août 1901 — la quantité de 3.000 douzaines de flacons de divers produits ;

Attendu qu'il n'est pas contesté par Gladston et Barry qu'ils n'ont pris livraison au cours de ce laps de temps que

Digitized by Google

de 895 douzaines ; qu'ils ont donc manqué à leurs engagements pour une quantité de 2.105 douzaines ;

Attendu qu'il y a lieu dès lors, faisant droit aux conclusions de Jougla et Brunet, de condamner Gladston et Barry à prendre livraison des 2.105 douzaines, solde du marché verbal intervenu entre parties et à en payer la valeur ; qu'il échet aussi de donner acte à Jougla et Brunet des réserves qu'ils formulent concernant l'exécution du surplus des conventions ;

Par ces motifs,

Statuant sur le déclinatoire d'incompétence se déclare compétent, retient la cause et, disant droit au fond, donne acte à Jougla et Brunet des réserves par eux formulées, et condamne par défaut Gladston et Barry à prendre livraison, dans la quinzaine de la signification du présent jugement, des 2.105 douzaines, solde du marché verbal de la première année consenti par les parties, à peine d'une astreinte de 300 francs par jour de retard pendant un mois, passé lequel délai il sera de nouveau fait droit ; les condamne à payer à Jougla et Brunet 10.778 fr. 70, montant de la facture des 2.105 douzaines dont s'agit ; ensemble aux intérêts de droit et aux dépens. »

Du 28 octobre 1901. — Présid. : M. Forsans ; plaid. : Mes Venot et Peyrard, agréés.

Observations. — I. — Voyez Marseille, 29 juillet 1881 ; *M.*, 81. 1. 245. Comp. Nantes, 6 février 1901, ce Rec., XVII, p. 328 et la note.

II. — D'après la jurisprudence, la mention d'un lieu de paiement sur la facture est opposable à l'acheteur par cela seul qu'il a accepté la facture ; et le défaut de protestation constitue une acceptation tacite. Le vendeur peut donc se prévaloir de l'article 420, § 3, du Code de procédure civile. Voyez Cassation, 9 juin 1885, *Dalloz*, 87. 1. 384 ; 9 novembre 1885, *Sirey*, 86. 1. 206 ; Poitiers, 19 mai 1890, *Gaz. Pal.*, 90. 1. 813 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 389.

En l'absence même de la clause dont s'agit dans le jugement rapporté, il a été jugé que le vendeur qui tire des traites sur l'acheteur ne renonce pas à se prévaloir de l'indication d'un lieu de paiement faite dans la facture, au point de vue de la compétence. Voyez Cassation, 12 février 1883, *Sirey*,

Digitized by Google

84, 1. 183 ; 10 décembre 1884, *Dalloz*, 85. 1. 117 ; Marseille, 8 juillet 1881, *M.*, 81. 1. 231 ; Nancy, 20 décembre 1894, ce Rec., X, p. 570. Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. I, no 391.

Il en est ainsi à plus forte raison lorsque la facture contient la clause : « nos traites ne sont pas une dérogation au lieu de paiement ». Voyez Aix, 22 janvier 1886, *Gaz. Pal.*, 86. 2. 811 ; Lyon, 8 février 1887, *ibid.*, 87. 1. 541.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

27 décembre 1901

Port. Navires. Placement à quai. Hangars de la Chambre de commerce de Marseille. Autorisations. Capitaine du port. Avis du directeur des hangars. Navire. Demande de place. Avis conforme du directeur. Place. Occupation. Autre navire. Autorisation. Préjudice. Droit à dommages-intérêts.

Navires : « Yolanda », « Amérique » et « Thibet ».

Le placement des navires aux quais munis des hangars de la Chambre de commerce de Marseille ressortit à l'autorité du capitaine du port, qui a seul le droit de délivrer les autorisations, sur la demande à lui adressée par l'intermédiaire et sur l'avis du directeur des hangars.

En conséquence, le navire qui, après une simple demande suivie de l'avis conforme du directeur des hangars, a occupé une place au détriment d'un autre navire muni d'une autorisation du service du port, doit réparer le préjudice causé à ce dernier navire.

Cap. Rodinis c. Chambre de commerce de Marseille, Commandant des ports et Fraissinet et Cie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le vapeur *Yolanda*, capitaine Rodinis, est arrivé dans le port de Marseille le 28 septembre 1901, porteur d'un chargement de marchandises diverses; que, sur la demande faite le même jour par la voie réglementaire, sur l'avis conforme de M. le Directeur des hangars de la Chambre de commerce, le service des ports a assigné au dit navire, pour opérer son débarquement, une place au môle de l'abat-

Digitized by Google

toir, 2e section sud, où se trouvait l'*Amérique*, de la Compagnie Fraissinet, qui avait achevé son débarquement et avait à laisser la place libre;

Attendu que, nonobstant la fin de son débarquement constatée par un procès-verbal du service des ports, l'*Amérique* a continué à occuper la place pendant la journée du 28 et n'a quitté le quai que le dimanche, 29, à 8 heures du matin, pour la céder au *Thibet*, de la même Compagnie, qui arrivait à Marseille à ce moment;

Attendu que le *Yolanda* s'est trouvé ainsi sans place, malgré ses protestations et ses revendications, et a perdu, pour ses opérations, toute la journée du 29, avant d'avoir pu se faire attribuer un nouvel emplacement à quai; que, en l'état, le capitaine a assigné en paiement de dommages-intérêts la Chambre de commerce de Marseille, M. le Commandant des ports et les sieurs Fraissinet et Cie aux fins de faire établir à qui incombe la responsabilité de ce fait;

Attendu qu'il résulte des règlements administratifs et notamment d'une circulaire explicative du 11 octobre 1894, émanant de M. l'Ingénieur en chef du service maritime, que le placement des navires aux quais munis des hangars de la Chambre de commerce ressortit à l'autorité de M. le Capitaine du port, qui a seul le droit de délivrer les autorisations, sur la demande à lui adressée par l'intermédiaire et sur l'avis de M. le Directeur des hangars de la Chambre de commerce; que ce dernier n'a aucune qualité pour délivrer seul une autorisation valable;

Attendu que, dans le conflit qui s'élève aujourd'hui entre le capitaine Rodinis et la Compagnie Fraissinet, au sujet du même emplacement, le premier seul peut exciper d'une autorisation régulière délivrée par l'autorité compétente, soit par le service du port, le 28 septembre; que la Compagnie Fraissinet prétend vainement lui opposer une simple demande faite par elle, le 27 septembre, suivie de l'avis conforme de M. le Directeur des hangars, mais non suivie de l'autorisation administrative; que, dans ces conditions, il est constant d'ores et déjà, sans qu'il soit besoin de recourir à une enquête, que la Compagnie Fraissinet, ainsi que le constate d'ailleurs un procès-verbal du service du port, a occupé sans droit ni titre, pendant toute la journée du 29, un emplacement attribué régulièrement au *Yolanda*; que c'est donc à la dite Compagnie qu'il incombe de réparer le préjudice par elle causé;

Digitized by Google

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins tant principales que subsidiaires prises par la Compagnie Fraissinet, met hors d'instance la Chambre de commerce défenderesse comparaissante et M. le Commandant des ports, défendeur défaillant;

Condamne Fraissinet et Cie à payer au capitaine Rodinis la somme de 1.000 fr. à titre de dommages-intérêts, avec intérêts de droit et dépens. »

Du 27 décembre 1901. — Prés.: M. Magnan, prés.; plaid.: Mes David, Talon et Couve, avocats.

Observation. — Voyez Anvers, 23 mai 1899, ce Rec., XV, p. 188; Alexandrie, 6 avril 1899, *ibid.*, XV, p. 826; Cour suprême de justice d'Angleterre, 18 juillet 1895, *ibid.*, XI, p. 361. Comp. Rouen, 29 janvier 1892, *ibid.*, VII, p. 675; Conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, 18 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 51 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

11 janvier 1902

Vente par navire désigné. Délai fixé pour l'embarquement. Nature du marché. Vente sur embarquement. Combinaison. Embarquement. Evénement de mer. Impossibilité. Vendeur. Obligation de livrer. Exonération. Résiliation pure et simple. Acheteur. Absence de droit à dommages-interêts.

Navire : « Sirius ».

Une vente faite à l'heureuse arrivée d'un navire désigné, avec délai fixé pour l'embarquement, n'est ni un simple marché sur embarquement, ni un simple marché par navire désigné, mais une combinaison de ces deux marchés qui doit produire les effets cumulés de chacun d'eux, en tant qu'ils peuvent se concilier.

En conséquence, si, par suite d'un événement de mer, l'embarquement ne peut avoir lieu en temps utile, le vendeur se trouve exonéré de son obligation de livrer, et il y a lieu à résiliation pure et simple de la vente, sans dommages-intérêts au profit de l'acheteur.

Paul Laugier c. Rizeries de l'Hérault.

Digitized by Google

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le 26 juin 1901, la Société défenderesse a vendu à Paul Laugier 50 sacs riz Saïgon, à l'heureuse arrivée du vapeur *Sirius*, porteur de la marchandise, dont l'embarquement devait avoir lieu en juin lors courant ;

Attendu que les vendeurs ont reconnu et déclaré que la marchandise n'avait pu être embarquée dans le délai indiqué ; que le débat porte seulement sur le point de savoir si la résiliation doit être pure et simple, en conformité des règles propres aux marchés par navires désignés, ou bien avec dommages-intérêts, en vertu des règles afférentes aux marchés sur embarquement ;

Attendu qu'il ne s'agit pas, en l'espèce, d'un simple marché sur embarquement, puisqu'un navire est nominativement désigné et l'exécution du marché subordonnée à son heureuse arrivée ; qu'il ne s'agit pas non plus d'un simple marché sur navire désigné, puisqu'il existe une condition spéciale d'embarquement ; qu'il s'agit d'une combinaison des deux marchés qui doit produire les effets cumulés de chacun d'eux, en tant toutefois qu'ils peuvent être conciliables entre eux ;

Attendu que, le marché sur navire désigné ayant pour but et pour effet de mettre les risques de la navigation à la charge de l'acheteur, en ce sens que le vendeur, en cas d'événement de mer, se trouve exonéré purement et simplement de son obligation de livrer, le débat se ramène au point de savoir si, en fait, le défaut d'embarquement en temps utile est imputable à une faute ou négligence du vendeur, de ses préposés ou ayants droit, auquel cas la résiliation avec dommages-intérêts serait acquise à l'acheteur, ou s'il résulte simplement d'une fortune de mer, auquel cas le vendeur, exonéré de son obligation, est fondé à bénéficier de la résiliation pure et simple ;

Attendu, en l'espèce, que l'envoi en temps utile du *Sirius* à Saïgon, port d'embarquement, a été empêché par des mauvais temps exceptionnels qui ont donné à la traversée de Haïphong à Saïgon une durée de 23 jours, en dehors de toutes prévisions ; qu'il est donc établi que des événements de mer sont la seule cause du défaut d'embarquement en juin ; que la Société défenderesse est donc fondée à exciper de la résiliation pure et simple ;

Par ces motifs.

Digitized by Google

Sans s'arrêter aux fins prises par Paul Laugier, déclare le marché résilié purement et simplement et condamne le demandeur aux dépens. »

Du 11 janvier 1902. — Prés. : M. Magnan, prés.; plaid. : Mes Bonnafons et Talon, avocats.

Observations. — Comp. Marseille, 4 mars 1897, ce Rec., XII, p. 728; Havre, 28 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 424; Marseille, 5 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 337; Haute-Cour de justice d'Angleterre, 3 mai 1901, *ibid.* XVII, p. 172 et les notes.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

24 juillet 1902

Arrimage. Personnel du bord. Ouvriers étrangers. Capitaine. Responsabilité. Corps de nature différente. Séparation. Paillassons et nattes en lambeaux. Contact. Avaries. Vice d'arrimage. Responsabilité du capitaine.

Navire « Entella ».

L'arrimage se fait sous la responsabilité du capitaine, que ce soit le personnel du bord ou des ouvriers étrangers au navire qui y procèdent.

Constitue un vice d'arrimage le fait de séparer seulement par des paillassons et des nattes en lambeaux des corps de nature différente (en l'espèce des minerais et du soufre) que leur contact et leur mélange rend impropres à l'usage auquel ils sont destinés.

Lors donc qu'une avarie de ce genre a été occasionnée par cette séparation insuffisante, la responsabilité du capitaine est engagée.

Amaraggi c. Giacopello, Capdevilla et Raffineries de soufre réunies.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu qu'à leur débarquement à Marseille les minerais d'Amaraggi, chargés intacts à Salonique sur le vapeur *Entella* armé par Capdevilla et commandé par Giacopello, se sont trouvés avariés; que l'expert désigné pour les examiner a constaté que par suite du contact et du mélange au

soufre sous lequel ils étaient arrimés, ces minerais étaient impropres à la fabrication de l'acier chromé à laquelle ils étaient destinés et qu'en outre l'homme de l'art a déclaré que la contamination ne se fût pas produite si au lieu de nattes et de paillassons en lambeaux on avait interposé entre ces deux corps de nature et de destination différentes une séparation plus forte ; qu'eu égard aux hautes connaissances chimiques et pratiques de l'expert Caillol de Poncy, il y a lieu d'admettre ses conclusions ;

Attendu qu'il est donc certain que la cause de l'avarie est le vice de l'arrimage ; que dès lors il n'y a plus qu'à déterminer qui, du capitaine, soit pour lui l'armateur, ou de la Compagnie chargeur et propriétaire des soufres, doit être tenu du dommage ;

Attendu, sur ce point, qu'il est de jurisprudence constante que l'arrimage, soit que le personnel du bord y pourvoie, soit, comme dans l'espèce, qu'une main étrangère y procède, n'en demeure pas moins soumis à l'étroite vigilance du capitaine et à sa responsabilité ; qu'alors même que le capitaine eût ignoré l'emploi spécial des minerais dont s'agit, il n'en devait pas moins assurer un parfait arrimage ; que son défaut de prévision ayant été la cause de l'avarie, il doit en être seul tenu à l'exclusion de la Compagnie des soufres ;

Mais attendu que pour apprécier le montant du dommage sur les bases de l'expertise, la nomination d'un arbitre s'impose ;

Par ces motifs,

Met hors d'instance et de procès la Société des Raffineries de soufre réunies, indûment appelée en garantie par Giacopello et Capdevilla ;

Déclare ces derniers seuls responsables de l'avarie survenue aux minerais du demandeur ;

Renvoie les parties restant en cause devant M. Aillaud, commis greffier, arbitre rapporteur, lequel réglera les indemnités à accorder sur les bases du rapport d'expertise ;

Condamne Capdevilla et Giacopello aux dépens. »

Du 24 juillet 1902. — Présid. : M. Girard ; plaid. : Mes Segond, Gardair et Autran, avocats.

Observation. — Voyez Cassation, 12 avril 1902, ce Rec., XVIII, p. 5 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

12 septembre 1902

Vente « coût, fret et assurance ». Désignation du navire et spécification de la marchandise avant l'ouverture des panneaux. Vendeur. Obligation. Remise des documents postérieure. Possibilité. Clause « paiement à l'arrivée contre remise des documents ». Effet. Marchandise. Paiement. Exigibilité. Résiliation. Délai d'usage. — Vente « coût, fret et assurance ». Vendeur. Livraison par un ou plusieurs vapeurs. Faculté. Désignation du navire porteur de toute la quantité vendue. Renonciation. Impossibilité de tout livrer. Résiliation.

Navire : « Djemnah ».

I. — Si, en cas de vente « coût, fret et assurance », la désignation du navire porteur de la marchandise et la spécification par marques et numéros doivent être faites par le vendeur avant l'arrivée du navire ou tout au moins avant l'ouverture des panneaux, il n'en est pas de même de la remise des documents.

La clause « paiement à l'arrivée contre remise des documents » n'a pour but que de fixer le moment à partir duquel le paiement peut être exigé par le vendeur ou la marchandise par l'acheteur.

Cette clause ne peut entraîner la résiliation qu'après une mise en demeure accordant un délai d'usage.

II. — Le vendeur « coût, fret et assurance », qui a la faculté de livrer par un ou plusieurs vapeurs, renonce à cette faculté en désignant un navire comme étant porteur de toute la quantité vendue ; et s'il n'est pas en mesure d'effectuer l'entière livraison, il y a lieu à résiliation de la vente.

Estrangin c. Ch. Diemer et Cie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que, suivant accords verbaux en date du 17 juin dernier, le sieur Estrangin a vendu à l'huilerie Ch. Diémer et Cie la quantité de 150 tonnes environ, 5 o/o en plus ou en moins, graines coprah Zanzibar, qualité marchande et de

recette, embarquement par un ou plusieurs vapeurs du 1er juin au fin août suivant, au prix de 45 francs les 100 kil. caf, poids reconnu au débarquement, paiement à l'arrivée comptant 90 o/o du montant de la facture provisoire contre remise du connaissement et le solde après pesage, avec faculté de livrer sur connaissement collectif;

Attendu que le *Djemnah*, porteur de la marchandise, est arrivé dans le port, que le vendeur a remis les facture et documents après le déchargement; qu'invité de recevoir la marchandise l'acheteur s'y est refusé par le double motif qu'il n'aurait pas reçu en temps voulu les documents, dès l'arrivée du navire et l'ouverture des panneaux et qu'en outre la quantité à bord du *Djemnah* ne correspondait pas à la quantité désignée par le vendeur;

Sur le premier chef :

Attendu que, si en principe le vendeur doit désigner le navire porteur de la marchandise formant l'aliment d'une vente « caf » et la spécifier dans tous ses détails par marques et numéros avant l'arrivée du navire ou tout au moins avant l'ouverture des panneaux et ce, afin de garantir l'acheteur contre les manœuvres possibles tendant à lui désigner un lot ayant subi des avaries ou de qualité inférieure, il n'en est pas de même de la remise des documents ; qu'en effet cette remise n'influe en rien la spécification de la marchandise nécessaire et la clause des accords « paiement à l'arrivée contre remise des documents » n'a pour but que de fixer le moment à partir duquel le paiement peut être exigé par le vendeur ou la marchandise par l'acheteur ; que cette clause ne peut entraîner la résiliation qu'après une mise en demeure accordant un délai d'usage;

Sur le deuxième chef :

Attendu que l'acheteur qui reçoit désignation d'un navire porteur d'une quantité déterminée de marchandises en aliment d'un contrat « caf » avec spécification par marques et numéros, a le droit de compter sur l'entière livraison de la quantité désignée; que le vendeur fait une faute lourde en n'étant pas en mesure de satisfaire à cette obligation; qu'il peut en effet mettre son acheteur dans le plus grand embarras, si ce dernier a de son côté pris des engagements en vue de la quantité désignée;

Qu'il est établi aux débats et d'ailleurs reconnu par le ven-

Digitized by Google

deur que la marchandise à bord du *Djemnah* correspondait à peine aux 2/3 de la quantité désignée ;

Qu'il est vrai que le vendeur objecte qu'il avait la faculté de livrer par un ou plusieurs vapeurs, mais qu'il a renoncé à cette faculté en désignant lui-même un navire comme étant porteur de toute la quantité vendue ;

Par ces motifs,

Déboute le sieur Estrangin de sa demande et le condamne aux dépens ;

Déclare acquise à l'Huilerie Ch. Diémer et Cie la résiliation pure et simple de la vente verbale de 150 tonnes coprahs dont s'agit. »

Du 12 septembre 1902. — Prés. : M. Rocca ; plaid. : Mes Estrangin et Couve, avocats.

Observations. — I. — D'après la jurisprudence du Tribunal de commerce de Marseille, il semble que, en cas de vente « caf », la spécialisation de la marchandise puisse avoir lieu jusqu'à l'ouverture des panneaux. Cette spécification se fait ordinairement par la remise des documents ; aussi les décisions disent-elles en général que la remise des documents doit avoir lieu avant l'ouverture des panneaux, sans faire la distinction admise par le jugement rapporté. Voyez Marseille, 25 août 1896, ce Rec., XII, p. 336 et la note ; 1er septembre 1896, *ibid.*, XII, p. 508 ; 4 août 1897, *M.*, 97, 1, 308. Comp. Nantes, 11 avril 1896, ce Rec., XII, p. 318 ; Marseille, 11 août 1899, *ibid.*, XV, p. 447 et la note.

Sur la clause « paiement contre remise des documents » insérée dans une vente « caf », comp. Marseille. 8 février 1899, *M.*, 99. 1. 180 ; 11 août 1899, précité.

II. — Comp. Marseille, 29 juin 1894, *M.*, 94. 1. 255 ; Havre, 20 janvier 1892, ce Rec., VII, p. 423.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

18 octobre 1902

Connaissement. Clause d'irresponsabilité des marques. Armateur. Livraison des marchandises portant les marques du connaissement à d'autres qu'au véritable destinataire. Inapplication. Responsabilité. Autres marchandises. Marques différentes. Nature différente. Destinataire. Impossibilité de l'obliger à les recevoir.

Navire : « Saint-Marc ».

La clause d'irresponsabilité au sujet des marques et des détériorations qu'elles peuvent subir, ne saurait s'appliquer dans le cas où l'armateur, par suite d'une confusion de marques, délivre à d'autres qu'au véritable destinataire les marchandises indiquées au connaissement; l'armateur ne peut dans ce cas obliger le destinataire à recevoir des marchandises de marques différentes, alors surtout qu'elles ne sont pas de la nature de celles qui lui étaient destinées.

Garibaldi c. compagnie Fraissinet.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le sieur Garibaldi avait à recevoir du navire *Saint-Marc*, dans ses deux voyages de Naples à Marseille les 20 avril et 1er mai derniers, une certaine quantité de sacs repasse de Naples et son rouge tendre;

Attendu qu'à l'arrivée du *Saint-Marc* le 20 avril il a été constaté un manquant de 2 sacs repasse sur une expédition de 156 sacs; qu'au voyage suivant il y a eu un manquant de 4 sacs sur une expédition de 178 sacs et que 44 sacs ont été offerts en livraison, mais refusés par Garibaldi à raison de la différence des marques et de la nature de la marchandise qui ne correspondait pas à celle qui lui était destinée;

Que Garibaldi réclame à la Cie Fraissinet la valeur de cette marchandise soit 347 fr. 30;

Attendu que la compagnie reconnaît être responsable des sacs repassse et son manquant et offre d'en payer la valeur, mais qu'elle repousse toute responsabilité au sujet de la différence des marques;

Attendu que, si aux termes des connaissements la compa-

gnie est exonérée de toute responsabilité au sujet des marques et des détériorations qu'elles ont pu subir en cours de transport, cette exonération ne saurait s'étendre au cas où la marchandise offerte avec d'autres marques n'est pas de la nature que le destinataire était en droit d'attendre; qu'il est établi aux débats qu'il a été chargé à Naples des balles repasse et son rouge tendre avec la marque B G; qu'il en a été également chargé pour d'autres destinataires avec la marque L N et que c'est par suite d'une erreur de la compagnie dans la délivrance à quai que des balles marquées B G, qui auraient dû être livrées à Garibaldi, l'ont été à d'autres destinataires; que c'est là une faute des armateurs dont ils n'ont pu s'exonérer; que la prétention de la compagnie doit d'autant plus être repoussée que les balles offertes ne contiennent pas de marchandises de même nature que les balles marquées B G et que leur réception par Garibaldi aurait privé ce dernier de toute action à l'encontre de son vendeur;

Par ces motifs,

Déclare l'offre de la compagnie Fraissinet non satisfactoire; de même suite la condamne à payer au sieur Garibaldi la somme de 347 fr. 30, montant des causes dont s'agit; et c'est avec intérêts de droit et dépens. »

Du 18 octobre 1902. — Président : M. Magnan, prés.; plaid.: Mes Aicard et Couve, avocats.

Observation. — D'après la jurisprudence, la clause par laquelle l'armateur s'exonère de toute responsabilité au sujet des marques, a pour effet de renverser le fardeau de la preuve et d'obliger le destinataire à prouver que la différence ou l'absence de marques provient d'une faute du capitaine ou de l'armateur Voyez Govare et Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, chap. VI, ce Rec., XVII, p. 276.

Mais la difficulté est de savoir quels sont les faits qui établiront suffisamment la preuve d'une faute à l'encontre du capitaine ou de l'armateur. A cet égard il a été jugé que « le seul fait d'offrir à la livraison des colis ne portant pas les marques indiquées au connaissement établit la faute de l'armateur d'avoir reçu à bord des marchandises autres que celles désignées sur ce titre ». Voyez Havre, 26 juillet 1899, ce Rec., XV, p. 323, et la note; Marseille, 26 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 146. Comp Havre, 7 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 77

Digitized by Google

et la note ; Rouen, 27 novembre 1901, *ibid*, XVII, p. 303; Rouen, 15 mars 1886, *ibid.*, II, p. 146.

D'autres décisions exigent, pour que la responsabilité de l'armateur soit engagée, une preuve plus précise, par exemple la preuve matérielle du chargement d'une marchandise portant bien les marques indiquées au connaissement, ou de la livraison de cette marchandise à d'autres qu'au véritable destinataire. Voyez Marseille, 25 avril 1900, ce Rec., XVI, p. 211 et la note; Cassation, 11 février 1884, *Dalloz*, 84. 1. 339, *Sirey*, 84. 1 221 ; Havre, 25 février 1902, ce Rec., XVII, p. 580; Tribunal supérieur hanséatique, 23 décembre 1901, *ibid* . XVII, p 607.

SENTENCE ARBITRALE

2 décembre 1901

Navires. Droit de suite. Art. 190 C. com. Créanciers privilégiés. Créanciers chirographaires. Application. — Yacht de plaisance. Bâtiment de mer. Qualification possible. Règles du Code de commerce. Application. Petits bateaux. Service du port. Navigation. Impossibilité. Art. 190 C. com. Inapplication. Yacht de plaisance. Navigation maritime. Possibilité. Salaires de gardiennage. Créancier. Droit de suite.

Navire : « Bonita ».

I. — Le droit de suite établi par l'article 190 du Code de commerce s'applique aussi bien aux créances chirographaires qu'aux créances privilégiées.

II. — Les yachts de plaisance sont soumis, sauf exception, aux règles du Code de commerce, lorsqu'ils peuvent être qualifiés « bâtiments de mer » par opposition aux bateaux de rivière.

D'autre part les petits bateaux auxquels ne s'applique pas, d'après les travaux préparatoires, l'article 190 du Code de commerce, sont uniquement les nacelles ou petits bateaux attachés au service du port, qui ne sont pas à même de voyager.

En conséquence le créancier pour salaires de gardiennage d'un yacht de plaisance, susceptible d'effectuer une navigation maritime, bénéficie du droit de suite établi par l'article 190 du Code de commerce.

Digitized by Google

CHABERT DIT POULET C. AUBERT ET TASSY.

SENTENCE

« NOUS, ARBITRE,

Attendu que le sieur Chabert dit Poulet réclame aux sieurs Aubert et Tassy, propriétaires du yacht de plaisance *Bonita*, une somme de 260 francs à lui due par le sieur R..., précédent propriétaire de ce yacht, pour gardiennage pendant 6 mois 1/2 ;

Qu'à l'appui de sa prétention, il invoque l'article 190 du Code de commerce portant que « les navires sont affectés aux dettes du vendeur et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées » et l'article 191 aux termes duquel sont privilégiés : 3° « les gages du gardien et frais de garde du bâtiment depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente » ;

Attendu que le droit de suite établi par ces deux textes s'étend aux créances chirographaires aussi bien qu'aux créances privilégiées ;

Qu'à cet égard, il n'y a donc pas lieu de rechercher si la créance de Chabert présente ou non les caractères de la créance privilégiée visée par l'alinéa 3 de l'article 191, le litige existant, non point entre divers créanciers, mais entre un créancier du vendeur et l'acquéreur ;

Qu'il suffit de constater que l'existence et le chiffre de cette créance ne sont pas contestés et ne peuvent du reste pas l'être, en l'état de la reconnaissance de dette émanée du sieur R..., précédent propriétaire ;

Attendu que la seule question à résoudre est de savoir si les règles édictées par l'article 190 du Code de commerce s'appliquent à un yacht de plaisance du tonnage de la *Bonita* ;

Attendu qu'en l'état du silence gardé par la législation touchant la condition juridique des yachts de plaisance, la doctrine et la jurisprudence dominantes considèrent que ces navires sont soumis, sauf exception, aux règles du Code de commerce, lorsqu'ils peuvent être qualifiés « bâtiments de mer » par opposition aux bateaux de rivière ;

Que, si des travaux préparatoires de l'article 190 il résulte que le deuxième paragraphe de cet article ne s'applique pas aux plus petits bateaux, il ne s'en suit pas qu'il faille s'attacher uniquement à la dimension des embarcations ; qu'il s'agit là seulement « des nacelles ou petits bateaux attachés

Digitized by Google

au service du port ou de la rade, qui non seulement ne voyagent pas, mais encore n'ont rien de ce qui pourrait les mettre à même de voyager » ;

Attendu qu'à n'en pas douter le yacht *Bonita* est susceptible d'effectuer une navigation maritime ;

Qu'il a accompli, par ses propres moyens, le voyage de Saint-Servan à Marseille ;

Qu'il a effectué en Méditerranée des croisières d'assez longue durée ;

Que la *Bonita* était donc à même de purger le droit de suite qui la grevait, comme tous les bâtiments de mer, au profit des créanciers du vendeur, au moyen d'un voyage en mer réalisant les conditions prévues par les articles 193 et 194 du Code de commerce ;

Attendu, en conséquence, qu'Aubert et Tassy sont tenus de payer une créance se rapportant à leur yacht, à moins de justifier que le droit de suite ait été régulièrement purgé ;

Par ces motifs,

Condamnons les sieurs Aubert et Tassy à payer au sieur Chabert la somme de 200 francs, à lui due pour les causes ci-dessus énoncées, sauf leur recours contre le sieur R... ».

Du 2 décembre 1901. — Marseille, sentence arbitrale. — Arbitre : Me Bergasse, avocat ; plaid. : Mes Cyprien Fabre et Gardair, avocats.

Observations. — I. — Voyez Desjardins, t. I, n° 101 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 85.

II. — En ce sens, voyez Autran, *De la vente de navires de plaisance dépendant d'une succession échue à des mineurs*, ce Rec., XV, p. 692 ; Alauzet, *Commentaire du Code de commerce*, t. V. p. 9. Comp. Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, t. I, p. 53 ; Dalloz, *Rép. alph.*, v° *Droit maritime*. p. 380 ; Desjardins, t. I, n° 36.

Il a été jugé qu'il n'y avait aucune différence à établir entre un navire marchand et un yacht, en ce qui concerne les règles de la saisie du navire prêt à faire voile : voyez Aix, 28 novembre 1883, Journal *Le Yacht*, 1884, p. 92 et la note ; en ce qui concerne l'obligation d'avoir un rôle d'équipage, avant que les navires de plaisance n'en fussent dispensés : voyez Cassation, 17 janvier 1850, *Dalloz*, 50. 1. 74 ; 22 août 1851, *Sirey*, 51. 1. 713 ; 19 février 1852, *ibid.*, 52. 1. 605 ; en ce qui concerne les frais de traitement et de rapatriement des

Digitized by Google

marins: voyez Havre, 26 décembre 1898, 7 juin 1899, ce Rec., XIV, p. 798.

En sens contraire, pour restreindre aux seuls navires de commerce l'application des règles du Code de commerce, on invoque l'intitulé du livre II de ce Code : « Du commerce maritime ». Voyez Vermond, *Manuel de droit maritime*, p. 7 et 8. Comp. Rodanet et Glandaz, *Manuel juridique et administratif de la navigation de plaisance* ; ces derniers auteurs admettent plusieurs exceptions à la règle générale qu'ils posent. Voyez dans le même sens, au point de vue de l'application aux yachts de l'article 2279 du Code civil, Bordeaux, 31 mai 1893, ce Rec , X, p. 178.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

28 février 1902

Abordage. Pilotage obligatoire. Direction du navire remise exclusivement au pilote. Capitaine. Impossibilité d'intervenir. Incapacité du pilote. Manœuvres absurdes. Devoir d'intervention. Armateur. Irresponsabilité.

Navires : « Carl » et « Stadt Lubeck ».

Aux termes du paragraphe 738 du Code de commerce, l'armateur ne peut pas être rendu responsable des avaries d'abordage causées par son navire lorsque ce navire est sous la conduite d'un pilote obligatoire.

Toutes les fois que pour la traversée de passages difficiles des ordonnances imposent la présence à bord d'un pilote obligatoire, le capitaine est tenu de remettre entièrement au pilote la conduite du navire et il ne peut sous aucun prétexte, même s'il trouve les manœuvres ordonnées moins sûres et moins convenables que celles qu'il aurait prescrites, intervenir dans le commandement du navire. L'intérêt de la sécurité des transports par mer et la nécessité d'assurer dans ce but l'unité de direction l'exigent et c'est seulement à cette condition que l'irresponsabilité de l'armateur est acquise.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 215.

Digitized by Google

Cependant dans des cas déterminés, lorsque l'incapacité du pilote est évidente et que l'absurdité et le danger des manœuvres ordonnées par lui sont manifestes, le capitaine a le droit et même le devoir d'intervenir et d'opposer sa manière de voir à celle du pilote. Mais en le faisant, il encourt une responsabilité d'autant plus lourde qu'en principe les places de pilote ne sont données qu'à des marins d'une habileté et d'une capacité éprouvées.

En dehors de ces cas, quand le pilote s'acquitte de sa fonction, le capitaine n'a pas à s'immiscer dans la conduite du navire et son abstention ne peut être considérée comme une faute de sa part engageant la responsabilité de l'armateur.

Il en est ainsi, alors même que les manœuvres ordonnées par le pilote auraient entraîné un abordage, si la collision est due plutôt à un concours de circonstances fortuites qu'à une faute lourde, lorsque, par exemple, comme en l'espèce, après avoir dépassé un train de remorque, le pilote a cru par un mouvement sur bâbord pouvoir éviter le navire abordé et que cette manœuvre, contre toute attente, n'a pas réussi par le fait du vent qui a empêché le navire d'obéir assez rapidement au gouvernail.

Lubeck-Bremer Dampfschifffahrts gesellschaft c. Sartori und Berger.

Du 28 février 1902. — 1re chambre.

Observation. — Comp. Conférence d'Anvers, compte rendu, ce Rec., XIV, p 432 ; Haute-Cour de justice d'Angleterre, 5 novembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 687 ; Trib. de l'Etat de Pernambuco (Brésil), 17 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 641 et les notes.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

14 juillet 1902

Assurances maritimes. Assurance sur facultés. Règlement de Hambourg. Art. 70, § 3. Avaries à la cargaison. Buée de cale. Vice propre. Irresponsabilité des assureurs. Avarie. Bois. Cause. Humidité produite par un chargement de blés. Risque couvert par l'assurance.

D'après l'article 70, § 3, du Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, ne sont pas à la charge de

l'assureur sur facultés les avaries qui résultent de la nature même des marchandises et spécialement du vice propre, ou qui sont causées par la buée de cale.

Par buée de cale il faut entendre l'humidité qui, d'ordinaire, dans des conditions normales, se produit dans les cales fermées d'un navire même en parfait état de navigabilité, par l'effet du voyage en mer.

L'avarie due à cette influence extérieure, habituelle et connue du voyage en mer, qui atteint les marchandises assurées n'est donc pas couverte par l'assurance et si, par suite de la délicatesse toute spéciale de ces marchandises, elle vient à s'aggraver, cette augmentation d'avarie, d'après le droit des assurances, doit être attribuée au vice propre et, en conséquence, ne tombe pas davantage à la charge des assureurs.

Mais s'il résulte de l'expertise que l'avarie de mouillure constatée sur la cargaison, en l'espèce, des planches de pitchpin chargées en parfait état de siccité, vu sa gravité, ne peut provenir simplement de la buée de cale, mais a été occasionnée par la présence dans la cale d'un air lourdement chargé d'humidité, humidité produite par le voisinage immédiat de blés imparfaitement secs, l'avarie, dans ce cas, doit être considérée comme ayant pour cause un risque particulier du transport maritime dont les assureurs ne sont pas exonérés : leur responsabilité est donc engagée.

Karl Gaertner c. Die Baseler Transport Versicherungs-Gesellschaft.

Du 14 juillet 1902. — 1re chambre.

Observation. — Voyez Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, art. 70, § 3, ce Recueil, XVI, p. 435. Comp. Bordeaux, 11 mars 1901, *ibid.*, XVII, p. 409; Aix, 29 juillet 1901, *ibid.*, XVIII, p. 20 et les notes.

Digitized by Google

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

6 octobre 1902

Capitaine. Diligence requise. Connaissement. Clause d'usage au port de chargement. Connaissance des usages. Impossibilité de l'exiger. Insertion au connaissement. Absence d'obligation. Ordre formel. Connaissance de la clause. Omission. Preuve à la charge du réclamateur. Responsabilité du capitaine.

Navire : « Martha Russ ».

La diligence qu'on est en droit d'attendre d'un capitaine ordinaire ne va pas jusqu'à l'obliger à insérer dans les connaissements des clauses en usage au port de chargement.

On ne peut exiger, en effet, d'un capitaine qu'il connaisse les usages commerciaux de tous les ports dans lesquels il aborde et qu'il rédige les connaissements en conséquence.

Il n'est tenu d'inscrire dans les connaissements des clauses spéciales s'écartant de la teneur habituelle de ces titres, que s'il en a reçu l'ordre, et il n'a le devoir d'insérer ces clauses de sa propre initiative que s'il en connaît le sens et la portée.

Lors donc que le capitaine n'a reçu aucune instruction précise à cet égard, il appartient aux chargeurs, pour engager sa responsabilité, de démontrer qu'il connaissait la valeur et l'emploi usuel au port de chargement d'une clause particulière, telle que la clause « chargé avec d'autres parties » usitée dans les ports hollandais, et que, néanmoins, il a omis de l'insérer dans les connaissements. Faute de cette preuve, l'omission d'une pareille clause ne peut être considérée de la part du capitaine comme une négligence de nature à le rendre responsable des conséquences qui peuvent en résulter.

CAP. KRAG c. ERNST RUSS.

Du 6 octobre 1902. — 4e chambre.

OBSERVATION. — Comp. Haute-Cour de justice d'Angleterre, 27-28 juillet 1899, ce Rec., XV, p. 482 ; Bruxelles, 29 mai 1901, *ibid.*, XVI, p. 838 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

TRIBUNAL RÉGIONAL DE HAMBOURG
14 novembre 1901

Connaissement. Transport par terre et par mer. Connaissement direct. Fret global. Manquant. Echange de colis au cours du transport par terre. Armateur. Responsabilité. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour erreur ou absence de marques. Effet. Marques indiquées au connaissement. Preuve de la livraison aux transporteurs. Charge du réclamateur.

Navire : « Mountoswald ».

I. — Lorsqu'une marchandise est transportée par voie ferrée puis par mer à destination, en vertu d'un connaissement direct (through bill of lading), dressé du point de départ à l'intérieur des terres jusqu'au port de livraison outre-mer, et moyennant un fret global comprenant le prix du transport par terre et par mer, l'armateur est responsable à l'égard du réceptionnaire d'un manquant occasionné par un échange dans les marques des colis transportés, lors même que cet échange aurait été fait au cours du voyage par voie ferrée. En créant un connaissement direct et en encaissant le fret global, l'armateur s'est, en effet, constitué transporteur principal et, d'ailleurs, il se trouve être seul en situation, lors de la réception des marchandises amenées par voie ferrée pour être embarquées sur son navire, de constater les manquants et de faire ses réserves.

II. — La clause usuelle d'irresponsabilité pour erreur ou absence de marques signifie simplement que le transporteur n'est tenu de livrer que ce qu'il a réellement reçu, il incombe, par suite, au réclamateur de prouver qu'il a été livré pour être transportés des colis portant des marques différentes de celles qui lui sont présentées. Une fois cette preuve faite, la responsabilité du transporteur est engagée

H. Vogemann c. Gusvav I. I. Witt

Du 14 novembre 1901. — 4e Chambre commerciale.

Observations — I. — Comp. Marseille, 10 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 593 et la jurisprudence en note.

II. — Voyez Tribunal supérieur hanséatique, 23 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 607 et les notes. Comp. Havre, 22 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 580 et les notes.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par **MM. GOVARE**, avocat à Paris, **BULTHEEL**, avocat, et **MOREL-SPIERS**, docteur en droit, courtier maritime à Dunkerque.

COUR SUPRÊME DE JUDICATURE

15 mars 1902

Charte-partie. Clause de débarquement « with customary steamship despatch, as fast as steamer can deliver ». Portée. Retard. Réceptionnaires. Justification de diligence. Irresponsabilité. — Charte-partie. Clause d'irresponsabilité des affréteurs en cas de grève. Retard. Arrêt du travail. Irresponsabilité.

Navire « Anton ».

I. — Les clauses d'une charte-partie stipulant que la marchandise devra être déchargée « with customary steamship despatch » et « as fast as steamer can deliver » doivent être interprétées en ce sens que les affréteurs ne sont pas responsables du retard s'ils justifient avoir fait tout ce qu'ils étaient raisonnablement tenus de faire.

II. — Le fait que la charte-partie porte que la grève dégage les affréteurs de toute responsabilité pour retard, n'implique pas que cette responsabilité sera par contre encourue dans tous les autres cas d'arrêt de travail.

HULTHEN ET C° c. STEWART ET C°.

L'arrêt de la Cour confirme un jugement de M le Juge Phillimore, division du Banc du Roi.

Le vapeur *Anton* avait été affrété pour charger en Baltique et décharger à Londres une cargaison de bois.

Aux termes de la charte-partie, la marchandise devait être déchargée avec « customary Steamship despatch » et « as fast as steamer can deliver » pendant les heures ordinaires de travail.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 218.

Digitized by Google

Arrivé à Gravesend le 12 octobre 1900, le vapeur reçut ordre de décharger dans le « Surrey Commercial Dock ». Par suite d'encombrement, il lui fut impossible d'entrer dans ce bassin avant le 18, et il dut alors subir un nouveau retard avant de trouver une place pour décharger ; le débarquement dura 7 jours et fut terminé le 29.

Les demandeurs estimant que le navire eût pu être déchargé dans un délai de 5 jours qu'ils faisaient courir à partir du 12, réclamaient des surestaries depuis le 18.

Sur les circonstances de fait, pas de difficulté.

Les juges d'appel avaient seulement à interpréter la clause de la charte-partie et à en apprécier la portée.

Cette clause est-elle limitative et équivaut-elle à la fixation d'un nombre de jours déterminés, au-delà desquels la responsabilité des défendeurs devrait se trouver engagée bien qu'il n'y eut pas de faute à leur reprocher ?

La Cour répond négativement II est de jurisprudence que du moment où les défendeurs ont fait tout ce qu'ils étaient raisonnablement tenus de faire, la clause ci-dessus ne peut engager leur responsabilité au-delà.

Les demandeurs avaient également invoqué une clause de la charte-partie dégageant la responsabilité des défendeurs en cas de grève et en concluaient que dans les autres cas non prévus leur responsabilité demeurait engagée.

Malgré la valeur apparente de cet argument, disent les juges d'appel, on ne doit pas attribuer à cette clause de grève généralement insérée dans toutes les chartes-parties une portée qu'elle n'a pas et qu'il n'a pas été dans l'intention des parties de lui donner.

Du 13 mars 1902. — Cour d'appel. — Devant le Maître des Roles, Lord Romer et Lord Mathew ; plaid. : MM. J. A. Hamilton, K. C. et D C. Leck, Robson, K. C. et Lohenis.

Observations. — I. — Voyez Haute Cour de Justice, 5 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 614 et la note.

II. — Comp. Copenhague, 22 novembre 1899, ce Rec., XVII, p. 354 et la note.

Digitized by Google

COUR SUPRÊME DE JUDICATURE

7 mai 1902

Affrètement. Clause de résiliation de plein droit à défaut de paiement du prix par quinzaine et d'avance. Validité. Armateurs. Retard à user de cette faculté. Capitaine. Demande de chargement. Capitaine considéré comme agissant sous la direction des affréteurs. Armateurs. Absence de renonciation à la résiliation. Dépenses faites par l'affréteur. Résiliation. Dépenses à sa charge.

Navire « Lagom ».

Lorsqu'un affrètement a été conclu à la condition que le prix de location serait payé à l'avance et par quinzaine, faute de quoi les armateurs auront le droit de résilier, cette résiliation s'opère de plein droit sans qu'il y ait nécessité d'une mise en demeure par les armateurs.

Il importe peu que les armateurs aient tardé quelque temps avant d'user de la faculté de résiliation et que le capitaine ait demandé que le chargement fut tenu à sa disposition.

Les dépenses faites par les affréteurs dans la période comprise entre l'échéance et le moment où les armateurs ont demandé la résiliation doivent leur rester pour compte parce que les affréteurs ne pouvaient pas ignorer le droit des armateurs à la résiliation.

Le capitaine doit être considéré en l'espèce comme agissant sous les ordres et la direction des affréteurs.

HESSLER ET C° c. TRYER ET C°.

Le navire *Lagom* avait été loué pour une certaine période de temps par les défendeurs et il avait été convenu que le prix de location serait payé à l'avance et par quinzaine à des dates convenues ; à défaut de paiement, les armateurs avaient le droit de résilier l'affrètement.

Le paiement du prix de location n'ayant pas été effectué à une des dates convenues, les armateurs, après avoir laissé écouler un certain temps, retirèrent purement et simplement leur navire sans avis préalablement donné aux affréteurs.

Ceux-ci soutenaient : 1° que les demandeurs n'ayant pas usé immédiatement de la faculté de résilier et ayant entraîné les affréteurs dans certaines dépenses supplémentaires, avaient

Digitized by Google

par là même renoncé à cette faculté ; 2° que le capitaine ayant, à son arrivée dans un port de débarquement, télégraphié au port où il devait ensuite prendre charge de tenir le chargement à sa disposition cet avis donné par quelqu'un au service des armateurs, impliquait pour ceux-ci renonciation au droit d'exercer la faculté de résiliation.

La Cour d'appel réformant deux jugements de première instance de MM. Kennedy et Phillimore, décide :

1° Que le capitaine n'agit pas dans l'espèce comme étant au service des armateurs, mais sous les ordres et la direction des affréteurs ;

2° Que si les armateurs ont en fait accordé un certain délai aux affréteurs avant de résilier, ce délai ne saurait entraîner pour eux renonciation à leur droit de résiliation qui est leur droit strict ; les affréteurs sont en faute, ils ne pouvaient l'ignorer et c'est à leurs risques qu'ils ont fait des dépenses supplémentaires.

Du 7 mai 1902.— Cour d'appel. — Devant Lords Vaughan Williams, Romer et Mathew ; plaid. : MM. Hamilton, K. C. et F. T. Bigham, Carver, K. C. et Bateson.

Observation. — Comp. Cour suprême de Judicature. 2 août 1897, ce Rec.. XIII, p. 383 ; Cassation roumaine, 7 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 375.

HAUTE COUR DE JUSTICE

5 août 1902

Assurance maritime. Capture. Propriété de l'ennemi. Perte avant le commencement de la guerre. Saisie par le gouvernement ennemi de la propriété de ses propres sujets. Validité de l'assurance. Assurance non contraire à l'ordre public.

Lorqu'un sujet d'un Gouvernement étranger assure auprès d'assureurs anglais de l'or à transporter de l'Etat étranger en Angleterre, que le Gouvernement étranger saisit cet or pendant le transport, et que la guerre est ensuite déclarée entre les deux Gouvernements, l'assurance est valable et une action peut être intentée contre les assureurs en Angleterre, après que la paix a été conclue, bien que la saisie ait été faite en vue

Digitized by Google

de la guerre et avec l'intention de se servir de l'or saisi pour soutenir la guerre.

La saisie doit avoir été faite avant la déclaration de guerre.

Une telle assurance n'est pas contraire à l'ordre public.

L'ordre public n'est pas une base certaine pour une décision judiciaire.

JANSON c. DRIEFONTAIN CONSOLITATED MINES C° Ld.

Les intimés, une Compagnie de la République Sud-Africaine, avaient assuré auprès des appelants et autres assureurs de l'or qu'ils devaient transporter du Transvaal au Royaume-Uni.

L'assurance, effectuée le 1er août 1899 était faite entre autres contre les « arrests, restraints et detainments of all kings, princes, people etc ». Le 2 octobre, l'or fut saisi lors de son passage à la frontière par ordre du Gouvernement de la République Sud-Africaine.

Le 11 octobre, la guerre était déclarée; il était admis qu'au moment de la saisie la guerre était imminente.

L'assurance ainsi contractée était-elle valable? Les Juges de première instance et d'appel avaient répondu affirmativement, la Chambre des Lords confirme.

Il n'y avait pas de doute que la perte de l'or ne fut couverte par les termes de la police; il n'était pas discuté non plus que la Compagnie assurée fut sujette du Gouvernement de la République Sud-Africaine, qu'au moment de la signature de la police, les parties contractantes pouvaient envisager la possibilité et même la probabilité d'une guerre, que la saisie n'ait été opérée en vue immédiate d'une guerre imminente. On ne peut pourtant pas dire que l'assurance est contraire à l'ordre public C'est la loi commune qui dit ce qui est ou ce qui n'est pas l'ordre public, le Juge décide si les faits sont tels que les principes doivent être appliqués, mais il ne pose pas de nouveaux principes. La loi reconnaît un état de paix et un état de guerre ; il n'y a pas d'état intermédiaire. Si hostiles qu'aient été les intentions du gouvernement de la République Sud Africaine, la saisie a été faite en temps de paix ; elle n'est pas par elle-même un acte d'hostilité, puisqu'elle s'adresse à un sujet.

Il est toujours dangereux de baser des décisions judiciaires sur l'ordre public, il faut rester dans les limites de la loi, elle

Digitized by Google

défend de faire commerce avec un ennemi, il ne faut pas étendre cette prohibition à un ennemi futur.

Du 5 août 1902. — Chambre des Lords. — Devant : Le comte de Halsbury, Lords Macnaghten, Davey, Brampton et Lindley; plaid. : Lord Robert Cecil, K. C et M. J. A. Hamilton, K. C. MM. Lawson Walton, K. C. et Carver, K. C.

Observation. — Voyez *Law Reports* 1902 p. 484; Cour suprême de judicature, 11 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 219.

HAUTE COUR DE JUSTICE

5 août 1902

Assurance maritime. Navire assuré au-dessous de sa valeur. Avarie commune. Contribution de l'assureur en proportion de la valeur assurée.

Navire : « Balmoral ».

Quand le navire est assuré au dessous de sa valeur, les assureurs ne contribuent aux avaries communes qu'en proportion de la valeur assurée.

Steamship balmoral c° c. Marten.

Du 5 août 1902. — Chambre des Lords. — Devant Lords Macnaghten, Shand, Brampton, Robertson et Lindley; plaid. : MM. Hamilton, K. C. et Leck, Pickford, K. C. et Scrutton, K. C.

Observation. — Voyez la décision confirmée, Haute Cour de Justice, 20 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 407 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE [1]

Par **M. A. MAETERLINCK**, docteur en philosophie et en lettres, avocat à Anvers.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

16 mai 1902

Avaries communes. Fret de marchandises vendues en cours de route. Fret dû. Règle XV des Règles d'York et d'Anvers, 1890. — Non recevabilité d'une action intentée aux commissaires d'avaries mandataires des assureurs. — Compétence des tribunaux belges. Compagnie anglaise. Agence à Anvers. Connexité.

Navire « Almerian ».

I. — Le fret des marchandises vendues en cours de route est dû lorsque cette vente constitue une avarie commune, conformément à la règle XV des Règles d'York et d'Anvers.

II. — Les actions intentées contre les commissaires d'avaries sont irrecevables en tant qu'ils ont agi comme mandataires des assureurs.

III. — Les tribunaux belges sont compétents dans une action intentée à une compagnie anglaise lorsque celle-ci a une agence en Belgique, que la cause est connexe à une autre valablement intentée à un Belge et que la Compagnie anglaise a fait élection de domicile en Belgique. (Loi du 25 mars 1876, art. 52, 2° et art. 54).

FISCHER, LANG ET GRELL C. CAP. PARKING.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur l'action intentée par le cap. Parking aux appelants Fischer et Lang, suivant exploit du 9 mars 1901,

Attendu que l'action tend au paiement du solde débiteur de 8.291 fr. 86 mis à charge des appelants par le règlement verbal d'avaries, en date du 30 juillet 1900, des dispacheurs Van Peborgh, Jenicot et Langlais ;

Attendu que sur cette somme les appelants contestent devoir

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 222.

Digitized by Google

le fret du maïs avarié vendu en cours de route à Québec, fret qu'ils fixent erronément à fr. 3.833 ;

Qu'il est en effet constant que cette somme comprend non seulement le fret sur la marchandise vendue à Québec, mais également le fret sur une partie du maïs avarié réalisée à l'arrivée du steamer *Almerian* à Anvers ;

Attendu que ce fret est incontestablement dû, ce qui n'est d'ailleurs pas méconnu ;

Attendu qu'en première instance les appelants contestaient aussi devoir les frais ordinaires et spéciaux grevant la vente effectuée à Québec, mais que cette contestation, nullement justifiée pour les motifs déduits au jugement attaqué, n'est plus reproduite devant la Cour, et qu'il ne reste ainsi en discussion que le fret sur le maïs vendu à Québec ;

Attendu que Fischer et Lang n'opposent plus à l'action du capitaine la prescription d'un an prévue par l'article 236 de la loi maritime belge du 21 août 1879, exception écartée à juste titre par le premier juge ;

Attendu qu'en vertu du connaissement relatif au chargement, le contrat de transport, à l'exception des questions d'avarie commune, est régi par la loi anglaise, sous l'empire de laquelle il est fait, et les avaries communes doivent être réglées suivant les règles d'York et d'Anvers de 1890 (This contract, except questions of general average, shall be governed by the Law of England with reference to which Law is made. General average according to York and Antwerp Rules 1890) ;

Attendu que, pour déterminer la législation applicable dans l'espèce, il faut donc rechercher si la perte subie par suite de la vente du maïs à Québec constitue une avarie commune ou une avarie particulière ;

Attendu qu'il résulte des éléments de la cause, notamment des circonstances de fait révélées par les dispacheurs désignés par le compromis verbal du 9 octobre 1899, qu'après l'échouement du navire, la cale n° 1, où s'était déclarée une voie d'eau, a été vidée et que les marchandises qu'elle contenait ont été volontairement transbordées et ensuite vendues à Québec pour le bien commun du navire et de la cargaison, afin d'alléger considérablement le steamer et de lui permettre ainsi, après les réparations temporaires faites, de continuer son voyage et d'arriver à bon port à Anvers ;

Qu'il s'ensuit qu'il s'agit d'une avarie commune et que le

Digitized by Google

fret litigieux doit être bonifié au capitaine Parking conformément aux Règles d'York et d'Anvers, 1890, auxquelles les dispacheurs déclarent avoir eu égard et dont la Règle XV porte :

« La perte de fret résultant d'un dommage ou d'une perte de cargaison sera bonifiée en avarie commune tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si le dommage ou la perte de cargaison est ainsi bonifié » ;

Attendu, au surplus, qu'il serait injuste de priver de son fret le capitaine qui n'a pas remplacé ni pu remplacer à son bord le maïs vendu par une autre marchandise productive d'un nouveau fret, alors que le règlement d'avarie alloue aux appelants leur part de produit de la vente à Québec et leur accorde une bonification pour le manquant résultant du transbordement du maïs avarié sur allèges et du travail des pompes ;

Sur les actions intentées suivant exploits du 18 octobre 1900 à Ed. Van Peborgh et fils, 1° par Fischer et Lang en paiement de 6.037 fr. 99 et 2° par Fr. Grell en paiement de 2 570 fr. 82,

Attendu que les dites sommes représentent le produit de la réalisation à Anvers par les soins de l'expert Danco d'une certaine quantité de maïs avarié, produit qui a été encaissé par Ed Van Peborgh et fils ;

Attendu qu'il appert des documents de la cause, notamment du travail des dispacheurs prénommés, que le débarquement à Anvers de la cargaison du steamer *Almerian* a eu lieu sous la surveillance de ceux-ci *agissant pour les assureurs maritimes intéressés*, c'est-à-dire la « British and Foreign marine Insurance C[y] » ;

Attendu qu'il en résulte qu'ils ont agi en qualité de commissaires d'avaries, mandataires des assureurs dont ils avaient à suivre les instructions, du consentement des porteurs de connaissements ; que si l'expert Danco a été choisi de commun accord avec les divers réceptionnaires, c'est que l'expertise devait être contradictoire et que des mesures devaient être prises dans l'intérêt commun de toutes les parties ;

Attendu que c'est au crédit des *intéressés*, c'est-à-dire des assureurs, leurs mandants, que Ed. Van Peborgh et fils ont encaissé le produit de la vente qu'ils ont renseigné le 18 septembre 1900 à Fischer et Lang et à Grell : que c'est aussi pour le compte de leurs mandants qu'ils ont payé aux dits appelants le 26 octobre 1900 ensemble 2.866 fr 51 ;

Digitized by Google

Attendu en conséquence qu'aucun lien de droit n'existe entre ces derniers et Ed. Van Peborgh et fils, et que les actions mues par les exploits du 18 octobre 1900 ne sont pas recevables;

Attendu, d'ailleurs, que les appelants eux-mêmes l'ont si bien compris que le 23 avril 1901 ils ont assigné la British and Foreign Marine Insurance Cy en reddition de compte du produit de la vente du maïs avarié effectuée à Anvers;

Sur les actions intentées par Fischer et Lang, d'une part, et J. Grell, d'autre part, suivant exploits des 20 octobre 1900, 20 et 23 avril 1901, à la British and Foreign Marine Insurance Cy;

Attendu que la Compagnie d'assurances décline la compétence de la juridiction Belge et soutient que les seuls tribunaux compétents sont ceux de New-York, de Liverpool et de Londres où les pertes peuvent se régler, en se fondant sur ce que les assurés ont négligé de déclarer qu'ils entendaient rendre les indemnités payables également à Anvers, ainsi qu'il leur était loisible de le faire en se conformant au prescrit du contrat verbal d'assurance;

Attendu que l'indication d'un lieu pour le paiement de l'obligation est certainement attributive de compétence au juge du lieu désigné, ainsi que disposent les articles 420 du Code de procédure civile et 42 de la loi du 25 mars 1876, mais qu'à défaut de stipulation formelle, elle n'exclut pas la compétence des autres juges qui peuvent à un autre titre être également compétents *ratione loci*, dans les cas prévus par la loi;

Attendu, dans l'espèce, que la convention verbale d'assurance, en parlant des lieux où les indemnités sont payables, est muette sur la compétence, laquelle n'est dès lors pas restrictivement attribuée aux tribunaux de New-York, Liverpool et Londres; qu'il s'ensuit que les demandes formées contre la British and Foreign Marine Insurance Cy ont été valablement portées devant le Tribunal de Commerce d'Anvers;

Attendu qu'il échet d'autant plus de le décider ainsi que la Société appelante a à Anvers une agence où les exploits lui ont été notifiés et par les soins de laquelle des acomptes ont été versés aux assurés, *sous réserve*, il est vrai, *de tous droits réciproques* :

Attendu que toutes les actions dirigées contre la British Company sont connexes entre elles puisqu'elles se fondent

Digitized by Google

sur le même contrat verbal d'assurance ; qu'elles sont connexes aussi avec les actions pendantes entre Fischer et Lang ainsi que Grell, d'une part, et le capitaine Parking, d'autre part, et entre les premiers et Ed. Van Peborgh et fils, puisqu'elles ne sont que des demandes en intervention dans les diverses instances;

Attendu qu'à tous ces titres le Tribunal d'Anvers est compétent aux termes de l'article 52 de la loi du 25 mars 1876; qu'il l'est encore en vertu de l'article 54 de la même loi comme le sont les tribunaux anglais vis-à-vis d'un Belge ayant fait élection de domicile en Angleterre;

Par ces motifs, etc. »

Du 16 mai 1902. — 4e chambre. — Président M. Missiaen; Plaid. : Mes Franck et Van Dooselaere (du Barreau d'Anvers) et Esm. Picard, avocats.

Observations. — I. — Voyez la Règle XV des Règles d'York et d'Anvers, 1890, ce Rec , VI, p. 348 et commentaire p. 361; Table décennale. v° *Fret* nos 194 et suiv.

II. — Voyez Table décennale, v° *Mandat.*

III. — Comp. Gand, 23 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 389 et la note de doctrine et de jurisprudence.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

2 juillet 1902

Abandon du navire et du fret. Persistance du droit jusqu'à renonciation. Administration des ponts et chaussées. Navire coulé. Epave. Enlèvement. Adjudication. Défaut de protestation de l'armateur. Absence de renonciation à la faculté d'abandon. — Administration des ponts et chaussées. Epave. Destruction d'office. Défaut de qualité de mandataire de l'armateur. — Frais de destruction. Charge de l'épave. — Armateur. Séparation entre sa fortune de terre et sa fortune de mer. Impossibilité d'imputation des dettes de l'une sur l'autre. Abordage. Chômage. Voilier. Indemnité. Calcul. Tant par tonne et par jour. — Cautionnement. Principe. Contrat gratuit. Contrat à titre onéreux. Possibilité.

Navires : « Prince Albert de Belgique » et « Larnaca ».

I. — Le droit d'abandon du navire subsiste et reste entier tant que celui qui peut l'invoquer n'y a renoncé ni expressé-

Digitized by Google

ment ni tacitement et la renonciation à pareil droit ne se présume pas.

Ne constitue pas une renonciation tacite le fait d'avoir laissé sans protestation l'Administration des ponts et chaussées adjuger à un tiers la destruction de l'épave en lui laissant la propriété exclusive des débris qu'il pourrait retirer du fleuve.

Si même cette adjudication avait eu pour conséquence de faire payer à l'armateur pour la destruction de l'épave une somme moindre que si l'Etat avait admis un autre mode d'adjudication, le bénéficiaire de l'abandon ne serait pas en droit de demander compte à l'armateur de cet avantage.

II. — L'Administration des ponts et chaussées, ordonnant la destruction d'une épave et y faisant procéder d'office, ne peut être considérée comme le mandataire légal du propriétaire de l'épave dont elle n'a à recevoir ni instructions, ni observations.

III. — L'épave du navire abandonné est grevée des frais éventuels nécessaires à sa destruction.

IV. — On ne peut imputer sur une dette personnelle grevant la fortune de terre de l'armateur — telle l'obligation née de la saisie vexatoire d'un navire — une dette grevant sa fortune de mer et dont il se libère par l'abandon.

V. — Pour un voilier de 1.736 tonnes et 130 jours de chômage dans les bassins d'Anvers le taux de 18 centimes par tonneau et par jour est la base de calcul équitable et juste.

VI. — Le contrat de cautionnement est, de sa nature, gratuit, mais les parties peuvent valablement lui imprimer un caractère onéreux, qui peut résulter soit d'une stipulation expresse, soit des usages commerciaux, soit des conditions spéciales dans lesquelles l'intervention de la caution a été obtenue.

Société anonyme John Cockerill c. cap. Giles.

Arrêt

« La Cour,

En ce qui concerne la partie de la demande relative aux avaries et au chômage à raison de la réparation des dites avaries :

Attendu que par jugement enregistré rendu entre parties par le Tribunal de commerce d'Anvers le 26 juin 1899 et confirmé par arrêt enregistré de cette Cour du 3 janvier 1901, l'appelante a, en sa qualité d'armateur propriétaire du stea-

Digitized by Google

mer *Prince Albert de Belgique*, été déclarée civilement responsable de l'abordage survenu au voilier *Larnaca*, le 15 décembre 1897, par la faute du capitaine Mathieu commandant le dit steamer, et l'intimé admis à libeller ses dommages-intérêts ;

Attendu que le coût de la réparation des avaries s'est élevé à 13.990 francs et que cette réparation a nécessité pour le *Larnaca* un chômage de 12 jours, chômage entraînant un dommage qui, calculé à raison de 18 centimes par tonneau et par jour pour les 1.736 tonneaux de jauge de ce voilier, est estimé à 3.749 fr. 76 ;

Mais attendu que la responsabilité de l'appelante quant à ces avaries et au chômage nécessité par leur réparation ne dérive que du principe général énoncé dans l'alinéa 1er de l'article 7 de la loi maritime du 21 août 1879 ; par suite, l'alinéa 2 du même article assure à l'appelante le droit de s'affranchir des conséquences de cette responsabilité par l'abandon de son navire et du fret ; que, dès le 29 janvier 1901, l'appelante a régulièrement notifié à l'intimé qu'en vue de se libérer envers lui. elle faisait usage de ce droit d'abandon du steamer abordeur et du fret ;

Attendu qu'à tort le premier juge a décidé et que l'intimé prétend que l'appelante ne serait pas recevable à se libérer par l'abandon ;

Attendu, en effet, que le droit d'abandon subsiste et reste entier tant que celui qui peut l'invoquer n'y a renoncé ni expressément ni tacitement, et la renonciation à pareil droit ne se présume pas ;

Dans l'espèce il est certain qu'il n'y a eu aucune renonciation expresse ; et rien ne démontre qu'il y ait eu une renonciation tacite ;

Alors qu'il est établi que l'appelante a, à plusieurs reprises, et notamment les 4 et 10 janvier 1898, formellement déclaré à l'intimé qu'elle se réservait de faire éventuellement abandon, il n'est révélé au débat l'existence d'aucun acte ou fait matériel de l'appelante impliquant, soit directement, soit indirectement, une renonciation à son droit d'abandon ;

Attendu que le seul reproche que le premier juge et l'intimé articulent contre l'appelante est celui d'avoir, par une attitude absolument passive, laissé l'Administration des ponts et chaussées adjuger à un tiers la destruction de l'épave du steamer *Prince Albert de Belgique*, dans des conditions tel-

Digitized by Google

les que ce tiers pût disposer à son profit exclusif des débris susceptibles d'être recueillis par lui et qu'indirectement, d'après eux, l'appelante en aurait profité sur sa fortune de terre ;

Attendu que cette attitude passive de l'appelante, dans les conditions où les faits se sont produits, n'est nullement de nature à lui enlever le droit d'abandon, qu'elle n'implique pas renonciation à ce droit, n'est pas incompatible avec son exercice, n'a pas entraîné, contrairement à ce que dit le premier juge, de confusion entre la fortune de terre et celle de mer, et n'a, en quoi que ce soit, compromis ou transformé le gage de l'intimé par le fait de l'appelante ;

Attendu en effet que, ce steamer ayant coulé bas dans l'Escaut au droit du musoir sud du chenal d'accès à l'écluse maritime du Kattendyk, le fonctionnaire compétent de l'Administration des ponts et chaussées, considérant que la présence de l'épave dans le lit du fleuve constituait « une gêne » pour la navigation et invoquant les article 49 et 102 de l'arrêté royal du 1er mai 1889 et l'article 5 de l'arrêté royal du 24 août 1892, notifia, le 27 décembre 1897, à l'appelante que le délai d'un mois à partir du 28 du même mois lui était accordé pour opérer le relèvement du steamer coulé, ajoutant qu'à défaut par l'appelante de pousser ce travail assez activement pour assurer son achèvement dans le dit délai, il prendrait d'office les mesures utiles ;

Le 7 janvier 1898, le même fonctionnaire, constatant qu'aucune disposition n'avait été prise par l'appelante pour se conformer à l'ordre de débarrasser le fleuve de l'obstacle gênant la navigation, notifia à l'appelante qu'il avait « résolu de travailler d'office » et qu'en conséquence il venait d'ordonner « la destruction au moyen d'explosifs de toutes les parties faisant saillie au-dessus du pont du navire », ajoutant qu'il prendrait ultérieurement une décision pour la partie restante de l'épave ;

Le 27 mai 1898, il avisa l'appelante que son administration avait l'intention de s'adresser à des entrepreneurs étrangers, pourvus du matériel nécessaire, pour faire opérer la destruction du restant et le retirement des débris de l'épave qu'il disait constituer encore « un danger pour la navigation » ;

Après une tentative d'adjudication qui n'avait amené qu'un seul soumissionnaire, ce fonctionnaire procéda, le 28 mars 1899, à l'adjudication de l'entreprise des travaux de destruc-

Digitized by Google

tion et d'enlèvement du restant de l'épave ; les deux seuls soumissionnaires avaient tous deux indiqué un double prix à forfait, l'un comprenant le droit pour l'entrepreneur de conserver la propriété des matériaux qu'il pouvait éventuellement retirer de l'épave, l'autre comprenant le droit pour l'entrepreneur de déposer les matériaux, pour le compte de qui de droit, en un lieu désigné par l'Administration des ponts et chaussées ;

Le résultat de cette adjudication ayant été porté pour avis à la connaissance de l'appelante, et celle-ci ayant répondu qu'elle n'avait pas à intervenir dans la destruction de l'épave, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées admit, comme adjudicataire, le plus bas soumissionnaire avec prix à forfait comprenant pour l'entrepreneur le droit de conserver pour lui les matériaux ou débris qu'il pourrait éventuellement recueillir ; c'est dans ces conditions qu'eut lieu la destruction, sans que rien au débat ne démontre que l'entrepreneur ait pu effectivement retirer de l'épave le moindre débris ayant une valeur appréciable ;

Attendu qu'en ordonnant la destruction du navire et en faisant procéder aux conditions qu'il a jugées opportunes et les moins onéreuses pour le Trésor public, le fonctionnaire compétent de l'Administration des ponts et chaussées a agi dans la sphère de ses attributions et dans les limites des pouvoirs à lui conférés par les articles 5 et 28 de l'arrêté royal du 24 août 1892, pris en exécution de l'article 68 de la Constitution ;

Puisant son droit dans des dispositions réglementaires arrêtées conformément à la loi, et investi d'une mission légale, il ne peut être considéré comme mandataire légal de l'appelante, dont il était indépendant et dont il n'avait à recevoir ni instructions ni observations ;

Attendu que l'autorité administrative compétente ayant décidé que la passe navigable du fleuve devait être rendue libre au moyen de la destruction de l'obstacle, l'appelante n'avait le choix qu'entre la destruction par ses propres soins dans le délai à elle imparti, et la destruction d'office par les agents ou délégués de l'Etat ; en toute hypothèse il ne dépendait pas de l'appelante de conserver intacte l'épave, de maintenir les choses en leur entier ; elle avait, comme tous autres intéressés, à s'incliner devant la force majeure, devant la loi et à en subir tous les effets ;

Digitized by Google

Attendu que rien ne permet de supposer que si l'appelante avait été en état d'opérer ou de faire opérer le travail de destruction dans le délai à elle imparti, elle eut pu sauver utilement le moindre débris ayant quelque valeur ; et en procédant à ce travail, elle se fût exposée à n'aboutir à d'autre résultat qu'à voir ultérieurement contester le droit d'abandon, droit qu'elle entendait conserver ;

Attendu qu'en s'abstenant, au contraire, d'intervenir, elle n'a assumé aucune responsabilité, n'a compromis aucun droit ni pour elle ni pour les intéressés, et est restée absolument étrangère tant à la destruction de l'épave qu'aux conditions auxquelles a traité l'autorité administrative ;

L'intimé, au surplus, est d'autant moins fondé à reprocher à l'appelante son inaction que lui-même s'est abstenu soigneusement d'intervenir auprès de l'Administration ou de notifier à l'appelante soit un consentement, soit même un simple avis, alors cependant que l'appelante, en lui donnant connaissance des diverses décisions prises par l'Administration des ponts et chaussées, l'avait mis à même de prendre ou, tout au moins, de signaler les mesures qu'il eût pu juger opportunes pour la sauvegarde de ses propres intérêts ;

Vainement objecte-t-on qu'en laissant l'autorité administrative, grâce au mode d'adjudication que celle-ci a cru devoir choisir, disposer en faveur de l'adjudicataire des débris susceptibles d'être sauvés, l'appelante aurait, au détriment de l'intimé, retiré quelque profit pour sa fortune de terre, profit que l'intimé déclare être de 46.000 francs ;

L'appelante fût-elle, soit en son nom soit au nom de l'intimé, intervenue pour demander à l'autorité administrative de réserver pour qui de droit, moyennant un prix d'entreprise plus élevé, les débris éventuellement à recueillir, encore cette autorité, qui avait avant tout à se préoccuper des intérêts du Trésor public, eût-elle été en droit ou bien de ne pas déférer à pareille démarche, ou bien de consacrer au paiement des énormes frais qui eussent grevé les quelques débris recueillis, le produit manifestement insuffisant de la réalisation de ces débris, avant tout son propre gage aux termes de l'article 7 de l'arrêté royal du 24 août 1892 ;

De plus, fût-il même admis, malgré le texte des articles 5 à 7 et 28, combiné avec celui de l'article 32 dudit arrêté royal, que l'appelante fût à titre personnel débitrice envers l'Etat des frais de destruction et d'enlèvement de l'épave, encore n'en

Digitized by Google

résulterait-il pas que l'appelante eût effectivement retiré de l'épave et pour sa fortune de terre le moindre profit *au détriment de l'intimé*; car il n'est établi ni que des débris, pouvant avoir une valeur appréciable pour l'intimé, aient pu être retirés par l'entrepreneur chargé de la destruction, ni que l'opération aléatoire au premier chef à laquelle cet entrepreneur s'était engagé vis-à-vis de l'Etat ait, de quelque manière que ce soit, porté préjudice aux intérêts de l'intimé, aucune donnée précise n'ayant été fournie à la Cour sur ce point et l'indication des prix de soumission de l'entreprise globale constituant un élément d'appréciation absolument insuffisant;

Dès lors, le mode d'adjudication, tel qu'il a été arrêté par l'autorité administrative, dût-il avoir, ce qui n'est actuellement pas certain, comme conséquence finale de faire payer à l'Etat par l'appelante une somme moindre que si cette autorité avait admis un autre mode d'adjudication, encore n'en suivrait-il pas que pareil avantage aurait lieu au détriment de l'intimé et, partant. celui-ci est sans droit de demander à l'appelante compte de cet avantage;

Attendu qu'il est à remarquer d'ailleurs que si l'abandon avait été notifié à l'intimé avant toute opération de destruction de l'épave, la situation de l'intimé, au point de vue de ses intérêts. serait sensiblement la même que celle dont il se plaint actuellement; cet abandon n'eût modifié ou altéré en rien les pouvoirs de l'autorité administrative; l'épave à détruire n'en serait pas moins demeurée grevée des frais éventuels nécessaires à la destruction, et eût partant été sans valeur utile pour l'intimé;

Attendu qu'il suit de ces considérations que l'appelante est encore en droit de se libérer par l'abandon et que les conclusions tant principales que subsidiaires de l'intimé sur ce point ne peuvent être accueillies;

En ce qui concerne les dommages-intérêts du chef de la saisie conservatoire du *Larnaca* et de la fourniture de caution Langlois:

Attendu que pour fixer à 118 le nombre de jours de chômage qu'il a fait entrer en ligne de compte pour la détermination du dommage subi par suite de l'indisponibilité du *Larnaca*, due à la saisie vexatoire, le premier juge a imputé sur la durée du chômage réellement dû à cette saisie, les douze jours qu'il avait admis comme nécessités pour la réparation des avaries;

Digitized by Google

En fait, il est établi et non contesté que les réparations n'ont été effectuées qu'après le 21 mai 1898, alors que le chômage dû uniquement à la saisie est antérieur à cette date et comporte 130 jours, en sorte qu'entre les deux chômages il n'y a eu, en réalité, aucune confusion;

Il y a dès lors lieu de calculer, sur la base de 130 jours de chômage, le dommage exclusivement attribuable à l'indisponibilité du *Larnaca* par suite de la saisie;

Et il échet d'autant plus d'en agir ainsi que l'imputation qui avait été faite par le premier juge par raison d'équité et qui pouvait d'ailleurs se justifier dans le cas où la libération par l'abandon quant à la dette d'avaries était rejetée, serait inconciliable avec l'abandon tel que l'admet le présent arrêt; car on ne peut imputer sur une dette personnelle grevant la fortune de terre — et telle est l'obligation née de la saisie vexatoire du *Larnaca* — une dette grevant la fortune de mer et dont on se libère par l'abandon;

Attendu que le *Larnaca* avait un tonnage de 1,736 tonneaux; que les parties sont d'accord pour admettre comme base du dommage par jour de chômage, le principe d'un tant par tonneau de jauge du navire saisi; mais tandis que l'appelante se rallie au taux de 18 centimes fixé par le premier juge, l'intimé prétend que ce taux doit être de 20 centimes;

Attendu qu'en tenant compte des divers éléments d'appréciation soumis à la Cour par les parties, en prenant notamment en considération que le *Larnaca* est un voilier d'un tonnage relativement important, que, pendant toute la durée des 130 jours de chômage, ce navire est resté désarmé dans les bassins d'Anvers et qu'ainsi les frais supportés par ce navire pendant toute cette période de temps, ont dû nécessairement être beaucoup moindres que s'il avait été armé et pourvu d'un équipage complet, on peut dire que le taux de 18 centimes par tonneau et par jour est la base de calcul équitable et juste; et il y a lieu de l'admettre;

Qu'ainsi le dommage par jour de chômage est de 1 736 × 0,18 ou fr. 312,48, et le dommage pour les 130 jours de chômage est de 130 × 312,48 ou fr. 40.622,40;

Attendu que l'indemnité réclamée par l'intimé du chef de la fourniture de la caution Langlois est formellement contestée par l'appelante;

Attendu que les dommages-intérêts ne pouvant comprendre que le dommage réellement subi par l'intimé, le seul à répa-

Digitized by Google

rer par l'appelante, l'indemnité sollicitée ne pourrait être allouée que si l'intimé justifiait que lui-même a dû la payer ou qu'il doit encore la payer à titre obligatoire au dit Langlois, justification qui jusqu'ores n'est pas faite ;

Attendu qu'il ne s'agit pas, dans l'espèce, du contrat de commission prévu par le titre II de la loi du 5 mai 1872 ni d'un cautionnement fourni en espèces et ayant ainsi entraîné une perte d'intérêts ou une indisponibilité de capitaux, mais d'une simple fourniture de caution personnelle ; que pareil contrat entre cautionné et caution, réglé par le titre XIV, livre II du Code civil, est de sa nature gratuit, mais les parties contractantes peuvent lui imprimer valablement un caractère onéreux ; et ce caractère onéreux peut résulter soit d'une stipulation expresse, soit même d'un accord tacite, déduit notamment des usages sur la place ou des conditions spéciales dans lesquelle l'intervention de la caution a été obtenue ;

Attendu que si jusqu'ores la preuve de ce caractère onéreux n'est pas rapportée, on ne peut cependant perdre de vue que la caution a été fournie par un commerçant pour garantir une obligation commerciale d'une importance relativement grande, circonstance qui rend vraisemblable ce caractère onéreux ; et dans ces conditions, il y a lieu, avant de statuer définitivement sur cette partie de l'action, d'admettre l'intimé à la preuve des faits ci-dessus libellés, faits qui sont pertinents et relevants ; en tous cas, il échet de mettre à néant le jugement qui a alloué une indemnité provisionnelle et à réserver le droit de l'intimé à une indemnité plus forte ;

Attendu que le premier juge n'a pas statué sur les dépens ; que chacune des parties succombe sur partie de ses prétentions réciproques faisant l'objet d'une décision définitive du présent arrêt ;

Par ces motifs,

Déboutant les parties de toutes fins et conclusions plus amples ou contraires, tant principales que subsidiaires, met le jugement dont appel à néant ; émendant, dit pour droit que l'appelante a valablement notifié à l'intimé, le 29 janvier 1901, qu'elle lui faisait abandon du steamer *Prince Albert de Belgique* et du fret pour se dégager de toutes obligations contractées par le capitaine Mathieu, commandant le dit navire ; dit que, moyennant cet abandon qui est recevable, l'appelante est affranchie des dommages-intérêts à elle réclamés par l'intimé comme suite de l'abordage du *Larnaca* par

Digitized by Google

le dit steamer ; déboute en conséquence l'intimé de toute la partie de son action relative aux dits dommages-intérêts ;

Condamne dès à présent l'appelante à payer à l'intimé, à titre de dommages-intérêts pour le chômage imposé au voilier *Larnaca* par la saisie vexatoire de ce navire, la somme de fr. 40.622,40 avec les intérêts judiciaires de cette somme ; et avant de statuer sur les 5.184 francs réclamés définitivement avec les intérêts judiciaires par l'intimé comme dommages-intérêts à raison de la fourniture de la caution Langlois, admet l'intimé à établir par toutes voies de droit, témoins compris :

1° Qu'au moment de la fourniture de la caution Langlois, il a été entendu entre Langlois et l'intimé ou son armateur que cette fourniture serait rémunérée et que le montant de cette rémunération serait de 2 o/o par an de la somme cautionnée ;

2° Qu'en réalité Langlois a touché de l'intimé, comme lui étant due, la commission que le premier juge avait allouée personnellement à l'intimé ;

Réserve à l'appelante la preuve contraire par les mêmes moyens ;

Fixe pour la tenue des enquêtes l'audience du 6 octobre prochain ;

Condamne dès à présent l'appelante à la moitié des dépens des deux instances et l'intimé à un quart de ces dépens et réserve le quart restant. »

Du 2 juillet 1902. — Présid. : M. Delcourt ; plaid. : Mes Leclercq, Dupont et E. Picard, avocats.

Observations. — I. — VI. — Voyez le jugement dont était appel, Anvers, 20 avril 1901, ce Rec., XVI, p. 849 et les notes.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE GAND

23 juillet 1902

Abordage en haute mer entre chaloupe belge et vapeur appartenant à une société anglaise. Compétence. Domicile et résidence. Succursale et agence. Droit anglais. Réciprocité. Office of business. Défaut de résidence. Loi du 24 mars 1876 art. 52, 2°, 53 et 54. Incompétence « ratione loci » des tribunaux belges.

Navires : « Ptarmigan » et « Georges »

I. — Les sociétés étrangères sont justiciables des Tribunaux belges toutes les fois qu'elles ont en Belgique un domicile ou une résidence,ou si ellesy ont fait élection de domicile. Cette élection de domicile peut être tacite et l'on s'accorde pour admettre que l'établissement d'une succursale chargée de toutes les affaires de la société étrangère ou de toute une catégorie de ces affaires peut impliquer élection tacite, donnant compétence au juge du lieu pour toutes les affaires sociales ainsi traitées par la succursale.

II. — Le juge anglais n'est compétent pour juger un étranger que si celui-ci a en Angleterre un domicile ou une résidence habituelle. Cette règle, admet-on, s'applique aux sociétés comme aux individus.

Nulle société étrangère n'est soumise à la juridiction des tribunaux anglais, si elle ne s'y est soumise elle-même, en faisant le commerce sur le sol anglais et sous la protection de ses lois.

Pour décider si un acte juridique ou un ensemble d'actes juridiques accomplis pour une société doivent être tenus pour faits par la société elle-même, ou s'ils restent le ou les actes de l'intermédiaire qui les a accomplis, les juges anglais examinent dans chaque cas si les sociétés étrangères défenderesses en Angleterre y possèdent un bureau d'affaires organisé de telle sorte qu'il apparaisse comme un élément de leur propre vie sociale, une partie intégrante de leur activité et un organisme de leur commerce, et ils refusent leur juridiction si ces sociétés ne font que profiter d'intermédiaires, courtiers ou agents établis pour leur propre compte et dont l'industrie consiste précisément à rendre les mêmes services à toutes les sociétés qui le leur demandent.

Digitized by Google

Si les juges anglais admettent leur compétence quand il s'agit d'agents tenant de véritables bureaux d'affaires, c'est uniquement pour les affaires confiées à ces agents.

Les tribunaux belges, par réciprocité, doivent appliquer les mêmes principes.

GENERAL STEAM NAVIGATION CY C. HAMMAN.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur la nullité fondée sur ce que le premier juge aurait basé sa décision sur des faits qui n'ont pas été discutés et sur l'article 53 de la loi du 25 mars 1876, alors que ce moyen n'avait pas été opposé par l'intimé, et n'avait donc pas été discuté par l'appelante,

Attendu que la décision du premier juge sur la compétence est basée sur les articles 53 et 54 de la loi susdite, et que c'est la société appelante elle-même qui, dès ses premières conclusions, a porté l'attention du juge sur la réciprocité, dont il est question dans ce dernier article, que c'est encore elle qui a argumenté dans ses conclusions subsidiaires du caractère de l'agence tenue par MM. Meny et Cie ; qu'en statuant sur ces deux points, le premier juge est donc resté dans les limites du contrat judiciaire ;

Sur l'exception d'incompétence territoriale :

Attendu que les sociétés étrangères sont justiciables des tribunaux belges toutes les fois qu'elles ont en Belgique un domicile ou une résidence, ou fait élection de domicile ;

Attendu que l'élection de domicile peut être tacite, et que l'on s'accorde pour admettre que l'établissement d'une succursale chargée de toutes les affaires de la Société étrangère ou de toute une catégorie de ces affaires peut impliquer élection tacite donnant compétence au juge du lieu pour toutes les affaires sociales ainsi traitées ;

Mais attendu que pour qu'il en soit ainsi, il faut qu'il y ait réellement une succursale ;

Attendu que l'une et l'autre condition fait défaut dans l'espèce, que la société appelante n'a pas de succursale à Ostende, et que l'abordage, qui fait l'objet du procès, a eu lieu en pleine mer, et est imputé, à la vérité, à un navire appartenant à la société appelante, mais dont le port d'attache est à Londres, et qui se rendait d'Anvers à Londres ;

Attendu qu'il importe de constater à ce point de vue que

Digitized by Google

l'assignation a été donnée directement à la société appelante, en son domicile à Londres, conformément à l'arrêté du premier avril 1814, et non à l'agence Meny et Cie, la prétendue succursale en Belgique de la société appelante ; que c'est donc bien à son propre domicile que le demandeur originaire a dicté action conformément à l'article 53 de la loi du 25 mars 1876, reconnaissant ainsi implicitement que la compétence territoriale du premier juge ne trouve aucune base dans l'ar-52, 2° de la dite loi ;

Attendu que c'est donc avec raison que le premier juge a examiné, en ordre subsidiaire, si la société appelante a eu le droit de décliner la compétence du tribunal d'Ostende, lieu du domicile du demandeur, en se prévalant de la réciprocité conformément aux articles 53 et 54 de la loi de 1876 ;

Attendu que la société appelante a versé aux débats, en documents originaux, une série d'actes du Parlement anglais concernant l'organisation judiciaire, et contenant les règles dites : « Rules of the supreme Court 1883 », d'après lesquelles toute procédure doit se faire actuellement en Angleterre ;

Attendu que ces pièces et la jurisprudence anglaise invoquée par la société appelante, ont été communiquées à l'intimé ; que celui-ci a refusé d'y avoir égard, mais qu'elles font partie du débat et ont dû occuper l'attention du Ministère public et de la Cour ;

Attendu que d'après la règle XI. 1 (ordre XI, rule l. c.) des « Rules of the supreme Court », le juge anglais n'est compétent pour juger un étranger que si celui-ci a en Angleterre un domicile ou une résidence habituelle, et que l'on admet que cette règle s'applique aux sociétés comme aux individus ;

Attendu que les parties sont d'accord pour admettre que, par application de cette disposition, une société belge peut être citée devant les tribunaux anglais, si elle a en Angleterre un bureau d'affaires (office of business), et que les tribunaux anglais ont eu fréquemment à statuer sur les caractères distinctifs de ces bureaux, aux fins de connaître de la validité des citations données aux agents qui les dirigent ;

Attendu que les juges anglais reconnaissent comme un principe à l'abri de toute contestation, que nulle société étrangère n'est soumise à la juridiction des tribunaux anglais, si elle ne s'y est pas soumise elle-même, en faisant le commerce sur le sol anglais, et sous la protection de ses lois (no foreign company or foreign persons should be made subjected to the

Digitized by Google

jurisdiction of these Courts unless they have brought themselves within that jurisdiction by trading on its soil and under the protection of its laws. Sentence des juges Jeune, Smih et Collins dans l'affaire de la *Bourgogne*) ;

Attendu que le principe de la loi anglaise ainsi posé, l'application aux faits de la cause n'est plus qu'une question de fait, qui n'est pas spéciale à la loi anglaise, mais qui se représente partout où il s'agit de décider, d'après des circonstances de fait, si un acte juridique ou un ensemble d'actes juridiques accomplis pour une société doivent être tenus pour faits par la société elle-même ou s'ils restent les actes de l'intermédiaire qui les a accomplis (Each case, dit le juge Smith, dans l'affaire de la *Bourgogne* citée plus haut, must depend upon its own facts. because, after having ascertained the law, the question is a question of fact) ;

Attendu que pour décider cette question de fait, les juges anglais examinent, dans chaque cas, si les sociétés étrangères, défenderesses en Angleterre, possèdent dans ce pays un bureau d'affaires, organisé de telle sorte qu'il apparaisse comme un élément de leur propre vie sociale, une partie intégrante de leur activité et un organisme de leur commerce, et qu'ils refusent leur juridiction si ces sociétés ne font que profiter de l'activité d'intermédiaires, courtiers ou agents établis pour leur propre compte, et dont l'industrie consiste précisément à rendre les mêmes services à toutes les sociétés qui les leur demandent (voir exemples : sentence du Juge Jeune, daté du 9 août 1898, en cause du naufrage de la *Bourgogne*, confirmée les 7-8 novembre 1898 devant la suprême Court of Appeal, par décisions des juges Smith et Collins, reproduites: Maritime law cases de Butler Aspinall, vol. 8 (1899) p. 459 et 462. et sentence du juge Barnes, rendue en cause de la *Princesse-Clémentine* le 21 décembre 1896, Maritime law cases de Butler Aspinall. t. 8, 1897, p 228) :

Attendu que si les tribunaux anglais avaient à apprécier à ce point de vue le caractère de l'agence Meny et C°, à Ostende, ils constateraient en s'en tenant à ce qui est, dès ores, établi en fait par des documents versés au procès, et sans avoir égard aux considérations de fait invoquées par le premier juge, que les associés de la firme Meny et C° sont armateurs, et qu'ils se qualifient d'agents et de courtiers, à Ostende et à Bruges, de six différentes sociétés de navigation anglaises, américaines, hollandaises et belges, parmi lesquelles la société

Digitized by Google

appelante, qu'ils occupent à Ostende un local composé de deux bureaux faisant partie de la minque et compris entre la salle de visite de douane et la grille d'entrée de la minque, qu'ils tiennent ce local à titre de bail en leur nom personnel, que le loyer est à leur charge exclusive et qu'ils ne reçoivent aucun traitement fixe de la société appelante, mais sont payés à la commission sur le fret ; qu'il n'est pas allégué qu'ils soient associés ou porteurs de procuration de la société appelante, ni qu'ils aient, à un titre quelconque, le contrôle ou la gestion des intérêts généraux de cette société ; qu'ils agissent donc à leur profit personnel, et qu'ils ont leur siège propre d'opérations ;

Attendu que pareille agence ne saurait donc être considérée, dans le sens de la loi anglaise, comme le bureau d'affaires (office of business) de la société appelante, pas plus que des autres sociétés qui lui confient le soin de leurs intérêts ; que la société belge traduite devant les tribunaux anglais dans les mêmes circonstances, obtient sa mise hors de cause pour nullité de la citation, et que la réciprocité consacrée par l'article 54 de la loi de 1876, doit faire appliquer la même décision à la société appelante ;

Attendu que les faits allégués par l'intimé et ceux admis par le premier juge sont, dès ce moment, controuvés ou deviennent sans pertinence, tant dans leur ensemble que pris isolément, et qu'il serait frustratoire d'en ordonner la preuve ;

Attendu, au surplus, que fût-il établi en fait, quoi non, que la société appelante possède à Ostende, dans les bureaux de Meny et C[e] une agence susceptible d'être considérée, au sens de la loi anglaise, comme le bureau d'affaires de la société elle-même ; encore celle-ci ne pourrait-elle être justiciable du tribunal d'Ostende, même d'après la loi anglaise, que pour les affaires traitées dans cette agence, et non pour toutes autres affaires traitées par la société soit à son domicile en Angleterre, soit dans ses autres agences ;

Attendu en effet, que si les juges anglais admettent leur compétence quand il s'agit d'agents tenant un véritable bureau d'affaires, c'est uniquement pour les affaires confiées à ces agents (voir jugement de M. Jeune dans l'affaire de la *Bourgogne* citée ci-dessus : But in this case, the agent as to the part the company's business with which he is concerned does all what the company could itself do in this country) ;

Digitized by Google

Attendu qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un abordage en haute mer, imputé à un navire parti d'Anvers et allant à Londres, dont l'armement et l'affrètement sont complètement étrangers au bureau Meny et Cie ;

Attendu que l'incompétence territoriale du premier juge rend inutile l'examen de la compétence d'attribution ;

Par ces motifs,

Écartant toutes conclusions contraires ; met à néant le jugement dont appel, et statuant à nouveau, dit que le premier juge était incompétent pour connaître de la cause ;

Condamne l'intimé aux dépens des deux instances. »

Du 23 juillet 1902. — 2e Chambre. — Prés. : M. de Meulenaere ; M. Callier, avocat général ; plaid. : Mes Maeterlinck, L. Varlez, Dessain et Verbaere, avocats

Observations. — I. — Quant à la question du domicile et de la résidence, voyez Bormans, Code de procédure civile, II, p. 160, n° 798 ; p. 298, n° 984 (application aux sociétés) ; n° 983 (application à une chaloupe de pêche).

Pandectes belges, L 21, p. 1183, V° *Compétence civile territoriale*, n° 1 et 2. V° *Agent de bateau à vapeur*.

Anvers, 28 juillet 1888, *Jurisp. du port d'Anvers*, 1888, p. 327 ; 6 février 1893, *ibid.*, 1893, p. 123 ; 29 décembre 1891, *Pandectes périodiques*, 1892, n° 1600 ; Bruxelles, 27 février 1892, *ibid.*, 1892, n° 804 ; Anvers, 14 mars 1892, *Jur. port d'Anvers*, 1894, p. 144 ; 5 juillet 1898, *ibid.*, 1898, I, 355 ; Bruxelles, 30 mai 1891, *ibid.*, 1892, II. 36 ; Anvers, 27 avril 1896, *ibid.*, 1896, I, 322 ; Gand, 13 juin 1892, *Rev. Sociétés*, 1892. p. 64 ; Cour de Bruxelles, 30 mai 1890, *Pasicrisie belge*, 1890, II, 128 ; 19 juin 1894, *ibid.*, 1896, I., 50-51 ; Tribunal correctionnel d'Anvers, 28 octobre 1895. *Journ. des Tribun.*, 1896, p. 140 ; Bruxelles, 20 novembre 1895 et Cassation, 27 avril 1896, *Pasicrisie belge*, 1896, I, 166.

II. — *a*) Quant à la manière d'établir l'existence de la réciprocité, voyez, Vincent et Penaud : *Dictionnaire de droit international privé ;* V° *Loi étrangère*. n° 44 ; Pandectes belges, V° *Etrangers* (*Droit des*) n° 195 ; Bormans, Code de procédure civile, n° 1025 ; *Journal des Tribunaux*, 1898, n° 1362.

b) Les tribunaux belges doivent souvent reconnaître l'existence et la portée des lois étrangères. Voyez à ce sujet : *Journal de droit international privé*, 1902, nos III et IV, p. 387.

Digitized by Google

c) Dans des affaires précédemment soumises à la Cour on n'avait apporté à celle-ci que de pures allégations non appuyées par des documents. Voyez Gand, 23 mars 1893. *Pasicrisie belge*, 1893, II, 294; Anvers, 28 janvier 1899. Bruxelles, 5 avril 1899, *Pasicrisie belge*, 1899 p. 346; Anvers, 1[er] décembre 1888, ce Rec., IV, p. 455; Bruxelles, 31 janvier 1889, *ibid.*, V, p. 90; Anvers, 1[er] août 1886, *ibid.*, I, p. 396; Haute-Cour de justice d'Angleterre, 28 mars 1888, *ibid.*, III, p. 675.

d) Pour la loi anglaise, voyez Aspinalls maritime Law Cases, vol. VIII, part. VI, p. 462 (affaire de la *Bourgogne*, jugement de l'Admiralty Court, 21 décembre 1896; Jugement du 27 juillet 1900. Admiralty Court); De Paepe : *Etudes sur la compétence civile à l'égard des étrangers*, 1902, p. 184; Clunet : *Journal du droit intern. privé et de la Jurisprudence comparée*, XIII, 1886, p. 129; Rules of the supreme Court of Judicature.

La loi anglaise traite la question de compétence par un moyen détourné.

En effet pour que les tribunaux anglais soient compétents il faut que la citation ait été valablement signifiée (service of writ); partant, ils seront incompétents chaque fois que la signification (service) n'a pas été faite dans les conditions requises par la loi.

La règle générale est que la citation (writ) doit être signifiée (served) au défendeur en personne et dans les limites de la juridiction des tribunaux anglais.

Exceptionnellement et dans certains cas limitativement déterminés, la signification (service) valable d'une citation peut être faite en dehors de la juridiction des tribunaux anglais en obtenant d'abord la permission du juge.

Donc les tribunaux anglais seront incompétents à l'égard de toute personne domiciliée ou résidente en dehors de leur juridiction dans tous les cas non déterminés par l'ordre XI, règle n° 1, des Rules of the supreme Court 1883, car il sera impossible, en dehors de ces cas, de lui signifier la citation de façon à saisir valablement les tribunaux anglais.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

28 novembre 1902

Débarquement. Connaissement. Clause de débarquement d'office « should the goods not be taken delivery of by the consignees or assignees so soon as the steamship is ready to discharge ». Lenteur à la réception. Débarquement d'office. Capitaine. Absence de droit. Usages. Surestaries. Dommages intérêts Différence de coût des manipulations.

La clause du connaissement autorisant le capitaine à débarquer d'office « should the goods not be taken delivery of by the consignees or assignees so *soon* as the steamship is ready to discharge » ne lui permet d'user de cétte faculté que si les réceptionnaires ne se présentent pas pour recevoir *aussitôt* que le navire est prêt à livrer.

A défaut de convention expresse, le débarquement est réglé par les usages et s'il subit des lenteurs du fait des réceptionnaires, le capitaine n'a droit qu'à des surestaries et ne peut débarquer d'office.

Les dommages-intérêts dus aux réceptionnaires pour ce débarquement effectué sans droit par le capitaine doivent représenter la différence de coût des manipulations.

Cap. Barton c. Banque d'Anvers.

Jugement

« Le Tribunal,

A. — *Réclamation du capitaine Barton,*

Quant aux frais de débarquement d'office, de veilles, de bâches et aux faux frais sur 2745 ton. de froment en sacs, attendu qu'en vertu des connaissements liant les parties, et sur les termes desquels elles sont d'accord, si les destinataires ne prenaient pas livraison de la marchandise aussitôt que le steamer était prêt à décharger, le capitaine la débarquerait et la mettrait en magasin, au port de destination, aux risques et périls des propriétaires de la marchandise (should the goods not be taken delivery of by the consignees or assignees as soon as the steamship is ready to discharge, the will be landed and warehoused at the port of destination at the risk and expense of the owners of the goods) ;

Attendu que cette clause donne au capitaine le droit de

Digitized by Google

décharger d'office, si les destinataires ne commencent pas la réception, dès que le steamer est prêt à décharger, mais ne lui accorde pas le droit de débarquer d'office si les destinataires ne reçoivent pas aussi vite que le steamer peut délivrer ; que, pour accorder ce dernier droit au capitaine, la convention eût dû, en effet, employer les termes « as feat as » ou « as quick as the steamer can deliver » au lieu des mots : « as soon as the steamer is ready to discharge » ;

Attendu que les parties, à défaut de clause expresse sur ce point, étaient donc régies, en ce qui concerne la rapidité du déchargement, par les usages du port de destination, c'est-à-dire du port d'Anvers ;

Attendu qu'il résulte de là : 1° que la défenderesse, ayant à recevoir près de 4.000 T. de froment en sacs, jouissait d'un délai de starie de 14 jours ; 2° qu'au cas de lenteur, de retard ou d'interruption dans la réception, entraînant l'emploi d'un temps dépassant le dit délai, le capitaine avait droit à des surestaries, mais non le droit de décharger d'office ;

Attendu que vainement le demandeur prétend que la défenderesse ne se trouvait pas prête à recevoir dès que le steamer était prêt à décharger, le lundi 22 juillet 1901, à la première heure ;

Attendu que le contraire résulte : 1° des investigations de l'expert, dont le rapport ne fait, à ce sujet, mention d'aucun doute ni d'aucune contradiction dans les renseignements recueillis par lui ; 2° du fait, acquis et constant, que le demandeur a, dès le début du déchargement, débarqué à la fois à quai et dans les allèges de la défenderesse ;

Attendu que vainement aussi le demandeur soutient que la défenderesse ne se présentait pas avec un personnel et des allèges en nombre suffisant ;

Attendu, tout d'abord, en droit, que si le fait était exact, il eût donné au capitaine le droit de réclamer des surestaries, après l'expiration des staries, mais non le droit de décharger d'office ; attendu, d'ailleurs, en fait, que l'allégation du demandeur est tout à fait inexacte ; qu'en effet, l'expert a constaté que le steamer du demandeur a délivré en 53 heures sa cargaison de près de 4.000 T. ; attendu que ce n'est donc pas la défenderesse qui recevait trop lentement, mais le demandeur qui prétendait délivrer avec une rapidité contraire aux usages du port de destination et à laquelle il n'aurait

Digitized by Google

le droit de recourir que si la convention avait obligé les destinataires à recevoir « as fast as steamer can deliver » ;

Attendu que c'est donc sans droit et en violation de la convention liant les parties que le capitaine a opéré le débarquement d'office litigieux ;

Attendu que les sommes qu'il réclame de ce chef ne lui sont, par conséquent, pas dues ;

Attendu qu'il n'y a pas même lieu d'allouer, en l'espèce, au capitaine, les frais de mise du steamer à quai des sacs débarqués d'office, puisque, dans le compte des dommages-intérêts revenant à la Banque d'Anvers, il ne sera alloué à cette dernière que la *différence* entre le coût du transbordement du steamer en allèges et le coût de la mise du quai en alléges, et non pas le *coût intégral* de la mise du quai en allèges ;

B. — *En ce qui concerne l'action intentée par la Banque d'Anvers,*

Attendu que le dommage éprouvé par elle par suite du débarquement d'office susdit se compose, d'abord, de la différence entre le coût, pesage compris, d'un transbordement du steamer en allèges, et le coût, pesage compris, de la mise du quai en allèges des sacs froment débarqués d'office ;

Attendu que la première opération aurait coûté à la demanderesse 8 centimes par 100 kilos, soit, sur les 2680,75 kilos débarqués d'office, 2.144,14 ; tandis que la seconde opération pouvait être obtenue par la demanderesse au prix de 10 centimes par 100 kilos, soit 2680,75 francs, pour les 2680,75 kilos débarqués d'office (V. le tarif pour la manipulation des grains et graines en *sacs*, adopté dans la séance de la section des grains de la Chambre de Commerce d'Anvers, en date du 21 novembre 1899) ;

Attendu qu'il revient donc, de ce chef, à la demanderesse la première somme de 536,03 francs ;

Attendu que la demanderesse a droit, en outre, à une somme de 732 francs, représentant les frais de camionnage sur 732.000 kilos, à raison de 10 centimes par 100 kilos ;

Attendu, etc. »

Du 28 novembre 1902. — 1re Ch. — Prés. M. Engels ; plaid : Mes Varlez et Aug. Roost, avocats.

Observation. — Voyez Anvers, 28 août 1900, ce Rec., XVI, p. 703 ; Havre, 18 avril 1899, *ibid.*, XV, p. 108 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par **M. F. C. AUTRAN**, avocat, docteur en droit.

COUR D'APPEL (9e Circuit)

17 mars 1902

Armateur. Limitation de responsabilité. Etendue. Valeur du navire échoué. Fret pendant. Prix des passages.

Navire : « Corona ».

Quand un navire s'est échoué sur un écueil et qu'il est trop avarié pour continuer le voyage, en vue de limiter sa responsabilité, quand le navire n'est pas matériellement abandonné aux créanciers, le propriétaire doit payer la valeur du navire dans son état d'avarie sur l'écueil ainsi que le fret pendant, s'il y en a un. Dans cet ordre d'idées, la valeur du navire n'est pas modifiée par le résultat ultérieur d'opérations de sauvetage effectuées soit par le propriétaire lui-même, soit par des tiers. Si à grands frais et risques le propriétaire a réussi à relever son navire et à le faire conduire à un port où il a été évalué, on doit déduire pour apprécier la valeur, dans une instance en limitation de responsabilité, non seulement les frais de sauvetage et de remorquage, mais aussi un chiffre représentant les hasards et les risques des opérations de sauvetage qui diminueraient la valeur du navire avant que ces opérations ne fussent commencées.

En ce qui touche le fret pendant qui doit être abandonné par le propriétaire du navire pour limiter sa responsabilité la loi entend par ces mots le fret gagné. Si le voyage est rompu par un événement de mer, il n'y a pas de fret gagné, et le fait que le fret a été payé d'avance ne modifie pas cette situation, vu qu'en pareille hypothèse, semblable fret est remboursable.

Si des billets de passage ont été délivrés avec la clause que le prix serait définitivement acquis, même en cas de perte du navire, le prix de ces billets constitue un fret qui en l'état de la clause ci-dessus doit être compris dans l'abandon.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 282.

Digitized by Google

Du 17 mars 1902. — Devant MM. Gilbert, Ross et Hawley.

Observation. — Voyez *Fed. Rep.* Vol. 114. n° 7. p. 887. Rapp. *The Longfellow*, 45. C. C. A. 387. Comp. Trib sup. hanséatique, 4 avril 1900, ce Rec., XVI. p. 398 et la note; Tribunal de l'Empire, 7 juillet 1900. *ibid.*, XVI, p. 821.

COUR DU DISTRICT EST DE PENSYLVANIE

7 mars 1902

Abordage. Brouillard. Vapeurs se croisant. Vitesse excessive. Règlement international, art. 16. Appréciation.

Navires : « Biela » et « Eagle Point ».

L'expression « vitesse modérée » dont se sert l'article 16 du Règlement international est un terme relatif qu'il faut apprécier d'après le temps, le lieu, les circonstances et les conditions de l'abordage.

Quand un navire se trouve dans un brouillard si épais qu'il a pu seulement distinguer l'autre navire à 250 yards, le fait d'avoir réduit à 8 nœuds la vitesse normale de 12 ne constitue pas une violation du Règlement, s'il est établi que le navire ayant une très petite cargaison et étant très lèger n'aurait pu gouverner à une vitesse plus réduite.

Du 7 mars 1902. — Devant M. Macpherson, juge.

Observation. — Voyez *Fed. Rep.*. vol. 114, n° 7, p. 972; Cour du district sud de New-York. 4 mars 1902, ce Rec.. XVII, p. 808 et la note.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

29 mars 1902

Affrètement. Affréteur. Impossibilité d'exécution du contrat. Acte d'un gouvernement étranger. Absence de cas de force majeure. Navire. Location due.

L'acte d'un gouvernement étranger mettant l'affréteur dans l'impossibilité d'user du navire affrété dans les termes du contrat, ne constitue pas un cas de force majeure et la loca-

Digitized by Google

tion du navire pendant la durée de l'affrètement reste due par l'affréteur.

TURREDIE TRADING C° c, JAMES P. MACDONALD et C°.

Les parties avaient formé aux Etats-Unis un contrat par lequel les demandeurs s'étaient engagés à faire quatre voyages des Barbades à Colon avec leur navire afin de transporter des travailleurs pour compte des défendeurs qui devaient payer une certaine somme pour chaque voyage. Quand le contrat avait eu lieu il était parfaitement légal et valable, soit dans le lieu de sa conclusion, soit dans celui de son exécution. Après deux voyages, un décret du gouvernement des Barbades interdit pour l'avenir l'embarquement des travailleurs. Par suite les défendeurs furent dans l'impossibilité d'en fournir aucun pour le transport.

Décidé que ces faits ne constituaient pas un cas de force majeure exonérant l'affréteur de l'obligation de payer la location du navire pour les deux voyages restant.

Du 29 mars 1902. — Devant M. Adams, juge.

OBSERVATION. — Voyez *Fed. Rep.* Vol. 114, n° 7, p. 985. Comp. Havre, 9 juillet 1901, ce Rec., XVII. p. 421 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

COUR D'APPEL DE GÊNES

28 février 1902

Staries. Charte-partie. Clause « les staries courront dès que le navire sera arrivé au port de destination et prêt à débarquer et en aura donné avis au consignataire, qu'il soit à sa place de déchargement ou non ». Navire dans l'avant-port. Impossibilité de débarquement. Risque du consignataire. Cours des staries. — Staries. Jours non-ouvrables. Usages du port. Preuve. Témoins. Certificat de la Capitainerie du port. Préférence.

Navire : « Apollo ».

I. — Lorsque la charte-partie contient la clause que « les staries courront dès que le navire sera arrivé au port de des-

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 235.

Digitized by Google

tination et prêt à débarquer et en aura donné avis au consignataire, qu'il soit à sa place de déchargement ou non », les staries commencent à courir dès que le navire, arrivé au port de destination, a donné avis qu'il était prêt à débarquer. Il importe peu que le navire ait dû s'arrêter dans l'avant-port où le débarquement est impossible, c'est là un risque que le consignataire a assumé en acceptant la clause « qu'il soit à sa place de déchargement ou non ».

II. — Pour déterminer les jours non ouvrables d'après les usages du port à déduire des staries un certificat de la capitainerie du port est préférable à la preuve testimoniale.

Holt-Hutchison c. G. Silva e Cᵃ.

Du 28 février 1902. — Présid. : M. Ferrari.

Observation. — Voyez Gênes, 5 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 515 et la note ; 16 mai 1902, *ibid.*, XVII, p. 815 et la note.

COUR D'APPEL DE GÊNES

20 juin 1902

Compagnie de navigation. Transbordement. Connaissement. Absence de clause expresse. Défaut d'obligation de transborder la totalité de la cargaison sur le premier navire en partance. Marchandises sur quai. Faculté d'attendre les navires suivants. Absence de faute. Incendie sur quai. Cas fortuit. Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour tout dommage susceptible d'être assuré. Perte des marchandises. Irresponsabilité. Transporteur. Obligation de veiller aux marchandises sous sa garde. Assurance. Défaut d'obligation.

Navire : « San Marcos ».

A défaut d'une clause expresse dans le connaissement, on ne peut imputer à faute à une Compagnie de navigation de ne pas avoir embarqué au port de transbordement la totalité des marchandises à elle confiées sur le premier navire prêt à partir, mais d'en avoir laissé une partie sur quai en attendant le départ d'un autre navire en partance directe pour le port de destination.

Par suite, elle n'est pas responsable de l'incendie survenu

Digitized by Google

par cas fortuit qui a détruit ces marchandises pendant leur stationnement, en l'état surtout d'une clause du connaissement stipulant l'irresponsabilité du transporteur pour tout dommage à la cargaison, y compris l'incendie, susceptible d'être couvert par une assurance.

Bien que le transporteur soit tenu de veiller avec une diligence particulière aux marchandises qui sont sous sa garde, il ne commet cependant aucune faute de ne pas les assurer. Quelqu'entrée dans les habitudes que soit l'assurance, elle n'est, en effet, pas encore d'obligation pour un commerçant prudent, surtout s'il s'agit pour les marchandises d'un séjour sur quai en attendant la mise à bord qui d'après les usages du commerce et les prévisions ne peut être que très court et de risques qui ne sont pas forcément à prévoir.

Compagnie d'assurances « Savoia e Unione Continentale » c. Norddeutscher Lloyd.

Du 20 juin 1902. — Présid. : M. Ferrari.

Observation. — Comp. Marseille, 8 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 590 ; 10 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 593 et les notes ; Anvers, 28 mars 1901, *ibid.*, XVII, p. 495 ; 28 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 633 et les notes ; Marseille, 6 mars 1900, *ibid.*, XV, p. 646 et la jurisprudence en note.

COUR D'APPEL DE GÊNES

26 juin 1902

Staries. Point de départ. Connaissement. Clause : « dès que le navire au port de destination sera prêt à débarquer et en aura donné avis ; qu'il soit ou non à sa place de déchargement ». Sens. Encombrement du port. Navire dans l'avant-port. Cours des staries. — Staries. Jours non ouvrables. Port de destination. Usages. Preuve par témoins. Certificat de la Capitainerie du port. Préférence. — Navire prêt à débarquer. Retard des réceptionnaires. Capitaine. Preuve. Surestaries. — Surestaries. Réceptionnaires. Absence de solidarité. Connaissements. Contrats distincts. Divisibilité en proportion du retard apporté par chaque réceptionnaire.

Navire : « Mendota ».

I. — Lorsqu'une clause du connaissement stipule expressément que les staries commenceront à courir « dès que le

navire au port de destination sera prêt à débarquer et en aura donné avis, qu'il soit ou non à sa place de déchargement », le fait que l'encombrement des bassins a obligé le navire à s'arrêter dans l'avant-port ne met pas obstacle au cours des staries; c'est, en effet, un risque que les destinataires ont assumé en acceptant la clause « que le navire soit ou non à sa place de déchargement », et l'avant-port doit être considéré comme faisant partie du port de destination, par suite, les staries courent du moment où le navire arrivé dans l'avant-port s'est déclaré prêt à débarquer.

II. — Pour déterminer les jours non ouvrables d'après les usages du port à déduire des staries un certificat de la Capitainerie du port est préférable à la preuve testimoniale.

III. — Le capitaine, pour avoir droit à des surestaries, doit faire la preuve que le navire était prêt à débarquer au jour indiqué et que le retard provient du fait des réceptionnaires

IV. — Aucune solidarité n'existe entre les réceptionnaires pour le paiement des surestaries, car les connaissements qui les obligent envers le capitaine forment autant de contrats distincts; les surestaries sont donc divisibles entre les réceptionnaires en proportion du retard imputable à chacun d'eux.

Macbeth et Gray c. Penna.

Du 26 juin 1902. — Présid. : M. Risso.

Observations. — I. — IV. — Voyez Gênes, 16 mai 1902, ce Rec., XVII, p. 815; Gênes, 28 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 401.

COUR D'APPEL DE GÊNES

30 juin 1902

Connaissement. Clause « poids inconnu ». Affidavit. Effet. Preuve du chargement de la quantité portée au connaissement. Charge du réceptionnaire. — Connaissement. Clause d'impossibilité de déduction sur le fret en cas de manquant. Déficit constaté. Réceptionnaire. Rétention du fret. Compensation. Renonciation.

Navire: « Sicilia ».

I. — La clause « poids inconnu » insérée au connaissement, à laquelle se joint l'*affidavit* constatant qu'aucune par-

Digitized by Google

tie de la marchandise embarquée n'a été détournée ni perdue, mais que la totalité a été livrée au port de destination, n'a pas pour effet d'exonérer le capitaine de toute responsabilité en cas de manquants; elle met simplement à la charge du réceptionnaire l'obligation de prouver que toute la quantité portée au connaissement a été effectivement embarquée à bord du navire.

II. — La clause stipulant « qu'il ne pourra être fait aucune déduction sur le fret pour manquant constaté, quel que soit l'usage du port de destination » est licite, car elle ne fait pas disparaître, dans la réalité, la responsabilité du transporteur; elle emporte simplement renonciation de la part du réceptionnaire à oppposer la compensation entre la valeur des manquants et le fret qu'il reste devoir, mais réserve ses droits sur le navire. Le réceptionnaire ne peut donc, en vertu de cette clause, même s'il justifie du manquant, retenir entre ses mains une partie du fret dû en garantie de la valeur du déficit constaté sur les marchandises qu'il avait à recevoir.

TRUMPY c. G. B. E GIACOMO PENNA ET A. P. FILLEUL ET CIE.

Du 30 juin 1902. — Présid.: M. Ferrari.

OBSERVATIONS. — I. — Voyez Cassation de Turin, 6 mars 1900, ce Rec., XVI, p. 114; Gênes, 27 mars 1900, *ibid.*, XVI, p. 115; 27 avril 1900. *ibid.*, XVI, p. 712 et la jurisprudence en note.

II. — Voyez Gênes, 17 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 226 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES PAYS-BAS (1)

Par MM. J. LODER, avocat à Amsterdam, et VAN DE KELDER, avocat à Anvers.

HAUTE COUR DES PAYS-BAS

21 juin 1901

Etrangers. Procès entre deux étrangers. Tribunaux néerlandais. Art. 127 C. Civ. Compétence.

Suivant l'art. 127 du Code civil, en concordance avec l'art. 9 des dispositions générales, l'étranger qui ne réside pas en

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XII, p. 604.

Digitized by Google

Hollande, peut être cité devant un juge Hollandais par un étranger qui lui non plus ne réside pas en Hollande, puisque le Code de procédure civile indique au point de vue de la compétence le tribunal devant lequel la citation peut être portée.

SCHENKER ET CIE, A VIENNE, c. E. REINMANN ET CIE, A BALE.

ARRÊT

« LA HAUTE COUR,

Attendu que, suivant l'arrêt dont pourvoi, intervenu entre parties le 7 mai 1902, rendu par la Cour d'appel de La Haye, la demanderesse en cassation a, en première instance devant le Tribunal d'arrondissement de Rotterdam, introduit contre la défenderesse une demande en paiement d'une somme de fl. 1.737,96, pour les motifs indiqués dans la première citation : que la défenderesse, société commerciale établie à Bâle en Suisse, avait commandé à la demanderesse, société commerciale fixée à Rotterdam, de transporter franco bord deux parties avoine du steamer à Rotterdam au bateau du Rhin à Mannheim et que la demanderesse, par suite de l'exécution de cette expédition et pour solde d'expéditions précédentes a à réclamer à la défenderesse pour avances et fret la somme susdite, comme étant une affaire commerciale, avec 6 o/o d'intérêt à compter du jour de la demande ;

Que le Tribunal d'arrondissement, admettant l'exception d'incompétence soulevée par la défenderesse et les conclusions tendant à la non-recevabilité de l'action, a jugé que la défenderesse avait contracté l'obligation en question avec la maison Schenker et C° établie à Vienne et que la citation, sans nommer cette maison établie à Vienne, mentionnait uniquement une maison Schenker et C° établie à Rotterdam, qui agissait comme demanderesse, et s'est déclaré compétent mais a déclaré non recevable dans sa demande la demanderesse se prétendant établie à Rotterdam parce que cette demande reposait sur une obligation contractée par la maison de Vienne ;

Que dans l'arrêt dont pourvoi il est jugé que la maison Schenker et C° était fixée comme société commerciale à Vienne et qu'elle avait une succursale à Rotterdam ; que cette succursale est inscrite au greffe du Tribunal de Rotterdam avec la mention que F G. Meyer agit comme représentant de la maison, dans le sens de l'art. 47 du Code de commerce allemand, que ce représentant signera au nom de la maison comme suit :

Succursale à Rotterdam de Schenker et C° — G. Meyer; et que, laissant de côté la question de savoir si par cette inscription il a été établi un bureau (Rantoor) comme il est dit à l'art. 4 n° 4 du Code civil, la convention conclue ici, avec une troisième personne par l'agent, était contractée non pas en son nom mais pour la société commerciale de Vienne, ce qui fait que les litiges issus de cette convention devaient se poursuivre entre cette troisième personne et la maison de Vienne, et que la demanderesse doit être considérée comme étant la maison Schenker et C° de Vienne ; les deux parties sont donc des étrangers établis à l'étranger ;

Que maintenant, même si on pouvait admettre que la demanderesse en première instance avait agi en qualité de société indépendante établie à Rotterdam, ayant son bureau principal à Vienne, sa défense contre l'exception soulevée ne peut pas lui servir, puisque dans ce cas le Tribunal de Rotterdam était encore incompétent relativement pour trancher le différend, parce que le droit de citer un étranger qui ne réside pas en Hollande — telle est l'appelante incidente, la défenderesse en cassation — suivant la disposition de l'art. 127 du Code civil est une prérogative des Néerlandais, ce qui fait que l'intimée incidente — demanderesse en cassation — étrangère qui ne peut pas prétendre à cette prérogative, n'avait pas qualité pour citer la partie adverse devant le Tribunal de Rotterdam ;

Attendu que pour ce motif le Tribunal d'arrondissement s'est déclaré incompétent pour connaître du litige à lui soumis ;

Attendu que contre cette décision on produit comme seul moyen de cassation :

Violation ou fausse interprétation des art. 9 de la loi du 15 mai 1829, contenant les dispositions générales de la législation du royaume, 53 de la loi du 18 avril 1827 sur l'organisation judiciaire et l'administration de la justice, 126 al. 1 et 3, 127, 152 et 314 du Code civil et, pour autant que de besoin, de l'art. 48 de ce Code et de l'art. 23, puisque, quelque certain qu'il soit que la convention, origine de la demande, s'est produite à Rotterdam, et que cette affaire est une affaire commerciale, par l'arrêt dont pourvoi le Tribunal de Rotterdam s'est déclaré incompétent pour connaître de l'affaire en litige, parce que les deux parties sont étrangères et établies à l'étranger et, même si l'on devait admettre que la demanderesse

Digitized by Google

en cassation était aussi établie à Rotterdam ; tandis que suivant l'art. 9 des dispositions générales la compétence pour citer devant un juge Néerlandais reconnue par la loi néerlandaise, appartient aussi bien aux Néerlandais qu'aux étrangers, et que suivant l'art. 314 cité plus haut il est permis de citer dans les affaires commerciales entr'autres devant le juge dans le ressort duquel la convention a été faite, et que l'art. 127 cité plus haut, tout au moins pour ce cas, ne fait pas d'exception à la règle que les étrangers et nationaux sont mis sur le même pied, tandis qu'en outre :

A. Si la société demanderesse est également établie à Rotterdam, point qui n'a pas été touché par l'arrêt dont pourvoi, l'art. 126, al. 3, du Code civil rendait dans l'espèce le Tribunal de Rotterdam compétent, puisque, ce qui n'est non plus mis en doute par l'arrêt dont pourvoi, au point de vue de l'application des dispositions des art. 126 et 127 du Code civil, l'établissement d'une société est égale au domicile, et qu'il est indifférent pour l'application de l'art. 126, al. 3 que le demandeur habitant le royaume ait en même temps un domicile ailleurs ;

B. L'art. 127 mentionné contient seulement des règles positives pour les procès entre un Néerlandais et un étranger, mais ne règle rien pour les procès entre deux étrangers, et qu'il n'y a pas d'autre disposition légale qui défende au juge d'étendre sa juridiction à d'autres qu'à des nationaux ou des personnes qui doivent être considérées comme sujets temporaires de l'Etat ;

C. En tout cas l'art. 127 n'est pas applicable aux affaires commerciales ,

Attendu que, relativement à ce qui dans le moyen a été allégué à la lettre A, il a été décidé dans l'arrêt dont pourvoi que dans l'espèce une obligation avait été contractée par la troisième personne (c'est-à-dire la société commerciale sous la raison sociale E. Reinmann, à Bâle, défenderesse en cassation) envers la société commerciale Schenker et C° établie à Vienne (et non envers sa succursale à Rotterdam) ; que, entre l'agent qui ne traite pas en son nom et la troisième personne il ne se forme aucun lien de droit, qu'il se forme des relations juridiques uniquement entre cette troisième personne et celui qui a nommé l'argent, c'est-à-dire la maison de Vienne, et que pour les litiges qui surgissent à ce propos le procès doit avoir lieu

Digitized by Google

non pas entre le tiers et l'agent, mais bien toujours entre ce tiers et celui qui a nommé l'agent ;

Attendu que, relativement à ce qui est allégué à la lettre B: que dans la décision de l'arrêt dont pourvoi, « que le droit de citer un étranger — qui ne réside pas en Hollande — devant un juge Néerlandais, est, suivant l'art. 127 du Code civil, une prérogative des Néerlandais, appartenant exclusivement aux Néerlandais », on ne s'est pas aperçu que ce texte, en concordance avec le but dans lequel cet article, non compris dans le projet primitif, a été admis dans le Code, n'apporte pas d'exception à l'art. 9 de la loi qui contient les dispositions générales de législation du royaume, d'après laquelle le droit civil « auquel appartient aussi le droit de demander le jugement de litiges par le juge Néerlandais à l'endroit désigné à cet effet par la loi » est le même pour les étrangers que pour les Néerlandais ; ce qui fait que cet art. 127 assure le même droit à l'étranger qu'au Néerlandais de citer un étranger, même quand il ne réside pas en Hollande, devant le juge Néerlandais, puisque le Code de procédure civile indique le Tribunal devant lequel la citation peut avoir lieu pour l'étranger aussi bien que pour le Néerlandais ; tel est le cas pour les affaires de revendication de biens immobiliers, pour tous dégâts aux fonds de terre, aux bois, droits sur des bois et des jardins, pourvu que les biens soient situés en Hollande, pour les affaires de successions ouvertes en Hollande, de sociétés établies en Hollande, pour les affaires commerciales autant que l'obligation a été contractée en Hollande, que le bien vendu est livré en Hollande ou que le paiement doit avoir lieu en Hollande ;

Attendu que dans tous ces cas le droit assuré par l'art. 127, de citer devant le juge Néerlandais un étranger, même quand il n'a pas son domicile en Hollande, appartient aussi bien à l'étranger ne résidant pas en Hollande qu'au Néerlandais, par application de l'art. 9 de la loi, contenant les dispositions générales de la législation du royaume, en corrélation avec les articles 126, alinéas 3. 8. 11 et 12, 98 et 314 du Code civil et l'art. 39 R. O.; tandis que le principe de mettre l'étranger et le Néerlandais sur le même pied ne peut plus être appliqué dans le cas où la circonstance qui indique au Néerlandais le juge Hollandais devant lequel il peut citer, fait défaut à l'étranger résidant à l'étranger, comme c'est le cas pour l'article 126 alinéa 3, en corrélation avec l'article 127 pour

Digitized by Google

l'étranger ne résidant pas en Hollande, qui peut être cité par le Néerlandais devant le juge du domicile du demandeur Néerlandais pour des actions purement personnelles, ce qui n'a évidemment pas lieu pour l'étranger qui n'a pas de résidence en Hollande;

Attendu que l'art. 127 du Code civil compris de cette manière répond entièrement au but dans lequel il a été admis, notamment pour éviter qu'à l'abrogation du droit Français les Néerlandais perdissent un droit que d'autres pourraient invoquer contre eux, entr'autres le droit que l'art. 14 du Code civil Français assure aux Français de citer devant le juge Français des étrangers qui n'habitent pas dans ce pays, en vertu d'obligations contractées envers des Français en France ou à l'étranger ;

Attendu que dans cette cause une citation devant le juge du domicile n'est pas valable, puisque dans ce cas l'étranger n'habitant pas la Hollande qui cite n'a pas le même droit résultant de la nature de la cause que le Hollandais, mais qu'il faut citer au lieu où l'obligation a été contractée par la partie demanderesse avec la société étrangère; que dans ce cas, conformément aux considérations qui précèdent, même l'étranger qui ne réside pas en Hollande a le même droit que le Hollandais, suivant l'art. 314 du Code civil pour autant qu'il s'agit d'une affaire commerciale, comme il est prétendu par la demanderesse en première instance dans sa citation et dans ses conclusions, point qui n'a pas été examiné par la Cour ;

Attendu que dans l'arrêt dont pourvoi les articles invoqués dans le moyen ont été violés parce que le Tribunal de Rotterdam s'est déclaré incompétent sans examiner la question, et que cet arrêt doit être cassé ;

Par ces motifs,

Met à néant l'arrêt dont pourvoi ;

Renvoie l'affaire de nouveau devant la Cour de La Haye aux fins d'examiner et de trancher la question ;

Condamne la défenderesse aux frais de cassation. »

Du 21 janvier 1901. — Chambre civile. — Prés.: M. Coninck Liefsting; M. Noyon, av. gén. ; plaid. : Mes de Brauw et Vlielander Hein, avocats.

Observation. — Cette question vieille mais toujours controversée est de nouveau soumise au jugement de la Haute

Digitized by Google

Cour (voir Léon Van Rossem à l'art. 12 J. C. civ., remarque 1).

Il y a un arrêt intéressant de la Cour de Bois-le-Duc du 22 juin 1897, W. 7018, reproduit par le *Journal du Notariat et de l'Enregistrement*, n° 1401 avec une note intéressante du professeur Hamaken.

La Haute Cour va maintenant plus loin dans l'application de l'art. 127 du Code civil même au demandeur étranger que dans son arrêt du 8 janvier, W. 1922, en contradiction avec les conclusions du ministère public (alors représenté par l'avocat général Gregory).

Dans cet arrêt l'art. 127 du Code civil est appelé une exception à la règle de l'art. 9 des dispositions générales mais limitée au cas où l'étranger ne réside pas en Hollande.

Maintenant la Haute Cour ne voit plus dans l'art. 127 une exception même limitée à l'art. 9 des dispositions générales; mais par contre elle énonce la règle d'applicabilité pour le cas cité à l'art. 127, sans restriction et par conséquent aussi sans distinguer si l'étranger cité n'habite pas en Hollande, de sorte qu'il n'y a qu'à trouver un juge devant lequel — suivant les règles ordinaires de la compétence territoriale — l'action intentée par l'étranger n'habitant pas le pays peut être portée. Il est remarquable que parmi les cas dans lesquels il existe un forum pour les étrangers qui s'attaquent entre eux, on cite actuellement entr'autres les affaires de revendication d'immeubles, tandis que dans l'arrêt du 20 février 1891 (W. 5995) il est dit, nous croyons à bon droit : « Que l'art. 127 du Code civil, en tant qu'il contient un certain privilège en faveur du Néerlandais, comparé à l'étranger, et, ainsi, une exception à la règle de l'art. 9, ne peut être invoqué que dans les cas où il s'agit d'actions personnelles, où la compétence est déterminée par le domicile ou la résidence de fait du demandeur ou du défendeur, art. 126 *a-c* et 97. »

Enfin, remarquons encore, que la question sur laquelle les discussions n'ont pas encore pris fin après 36 ans a déjà été tranchée dans le sens de l'arrêt en question dans le « Antw. Rv. 1865, B. I. T. I., art. 1 », voir M. V, T., édition Belinfante, p. 66.

Comp. Gand, 23 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 389 et les notes; Rennes, 28 janvier 1902, *ibid*, XVII, p. 550, les décisions rendues dans cette même affaire et les notes.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE GRAVENHAGE

20 janvier 1902

Etrangers. Procès entre étrangers. Tribunaux néerlandais. Compétence. Nécessité d'un intérêt né en Hollande. Exécution en Hollande. Abordage à l'étranger. Saisie du navire abordeur en Hollande. Instance en validité et dommages-intérêts.

Navires : « Hammonia » et « Enecuri ».

La compétence du juge Néerlandais doit être en relation avec un intérêt se présentant uniquement dans les limites du territoire de l'Etat, et avec la possibilité d'exécution dans ces mêmes limites.

L'art. 9 des dispositions générales est également applicable par rapport aux articles 764 et 767 du Code civil.

De même l'art. 127 du Code civil n'exclut pas les assignations d'étrangers en vertu d'obligations contractées avec des étrangers.

Il en est ainsi notamment de l'instance en dommages-intérêts pour abordage à l'étranger et en validité de la saisie du navire abordeur pratiquée en Hollande.

W. Kunstmann, a Stettin, c. Compania Naviera Vascongada, a Bilbao.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que l'appelant, alléguant que, le 14 décembre 1897, dans le port de Bilbao (Espagne), son vapeur *Hammonia* a éprouvé des avaries considérables par suite d'un abordage qui serait dû aux fautes et à la négligence ou à l'imprudence du commandant ou de l'équipage du vapeur *Enecuri* appartenant à l'intimé, avec l'autorisation du Président du Tribunal de Middelburg, à la fin du dit mois, alors que l'*Enecuri* se trouvait dans le port de Flessingue, fait saisir ce vapeur, pour la conservation de ses droits, saisie qui a été suivie, conformément à la loi néerlandaise, d'une demande, auprès du dit Tribunal, en déclaration de valeur et en dommages-intérêts ; tandis que l'intimé, par une demande reconventionnelle, a exigé des dommages-intérêts pour la saisie injustifiée, a fait ressortir : 1° qu'un étranger résidant à l'étranger peut intenter valablement une action contre un étranger ne résidant pas

Digitized by Google

en Hollande, sur les biens duquel on a pratiqué une saisie avec l'autorisation du Tribunal par suite de la faute présumée de ce dernier, faute qui s'est produite à l'étranger, action tendant à la déclaration de valeur et à l'allocation de dommages-intérêts pour le dommage subi, de même pour la demande reconventionnelle en relation avec la demande principale, que dans ce cas le Tribunal de Middelburg dans le ressort duquel la saisie a été pratiquée est la juridiction compétente ; 2° que dans tous les cas il n'y avait pas de motif pour le Tribunal de se déclarer incompétent *ratione materiæ* ;

Attendu que, puisque, quant à ce qui regarde le fondement de fait de la première question il n'y a pas de discussion entre les parties, celle-ci ne doit être résolue par la Cour qu'au point de vue du droit ;

Attendu que le Tribunal dénie sa compétence parce que notamment *a*) en règle générale la juridiction du juge Hollandais ne s'étend pas au-delà des frontières du royaume, mais s'exerce seulement sur les sujets de l'Etat et ceux qui sont à considérer comme nationaux temporaires, *b*) que les commentaires sur les articles 764 et 767 du Code civil indiqueraient que la compétence qui y est accordée ne l'est pas dans l'intérêt des étrangers contre des étrangers, d'où il résulterait que dans l'espèce actuelle l'application de l'art. 767 pour le juge Néerlandais doit être exclue ;

Attendu que, en ce qui concerne *a*) cette thèse apparaît à la Cour comme devant être limitée et qu'au lieu de déduire la compétence de droit de souveraineté sur les personnes, il semble plus juste de relier cette compétence à l'intérêt qui se présente sur le territoire de l'Etat, et qui concerne la procédure engagée, et à la possibilité d'arriver à l'exécution dans les limites du même territoire ;

Attendu que dans le jugement même du Tribunal il est fait allusion à certains cas dans lesquels le législateur s'écarte évidemment de la dite thèse ;

Attendu que, en ce qui concerne, *b*) dans la discussion des art. 41 et 43 de la loi du 31 mars 1828 l'intérêt des « habitants du royaume » a bien été mis en avant par la 3e division de la 2e chambre des Etats généraux à propos de la saisie — visée par ces articles — à opérer avec l'autorisation du président du tribunal ou du juge cantonal, mais qu'il ne s'en suit pas qu'en adoptant cet art. 41, ni en adoptant l'art. 19 en quelque sorte modifié de la loi du 10 mai 1837, actuellement

Digitized by Google

l'art. 764 du Code civil, le but ait été d'exclure les étrangers de l'exercice de ce droit, d'autant moins que de la lecture du dit art. 19 modifié et des explications ressortent les efforts du gouvernement d'écarter, au point de vue des biens du débiteur sur lesquels une saisie peut être pratiquée, toute distinction entre nationaux et étrangers et de déterminer uniquement les conditions de la non possession d'une résidence fixée dans le royaume;

Attendu que de même, ni dans les principes généraux du droit, ni dans les travaux préparatoires de l'art. 764 du Code civil, il n'y a motif de considérer comme non applicable dans ce cas le commencement de l'art. 9 des dispositions générales, lequel est également applicable aux droits donnés par le Code de procédure civile pour l'appel des décisions des juges néerlandais, puisque la loi n'a pas expressément prescrit le contraire ;

Attendu, en outre, que des demandes en dommages-intérêts la première doit être considérée comme inséparable de la demande en déclaration de valeur et la dernière comme étant en relation avec la demande reconventionnelle;

Attendu, en outre, que l'art. 127 du Code civil ne constitue pas d'empêchement en l'espèce, puisque cet article n'est pas porté pour exclure complètement les assignations d'étrangers pour obligations contractées envers un étranger, mais bien pour disposer que leur assignation est toujours possible par suite d'obligations qui ont été contractées par eux vis-à-vis d'un Néerlandais, qu'ainsi la compétence dans le cas actuel doit se déduire certainement des art. 764 et 767 du Code civil, en concordance avec l'art. 9 des dispositions générales, ce à quoi l'art. 127 du Code civil ne s'oppose pas ;

Attendu que par suite de ces considérations l'examen du deuxième grief est superflu ;

Vu l'art. 56 du Code civil ;

Faisant droit à l'appel,

Met à néant le jugement interlocutoire du 17 octobre 1900 du Tribunal d'arrondissement de Middelburg ;

Et, statuant à nouveau,

Déclare le Tribunal de Middelburg compétent pour connaître des demandes introduites ;

Renvoie la cause devant le dit Tribunal ;

Condamne l'intimé aux frais du litige actuellement tranché. »

Digitized by Google

Du 20 janvier 1902. — Chambre civile – Présid. : M. Van Geuns ; M. Bijleveld, p. gén. ; plaid. : Mes de Brauw et J. Lodez, avocats.

OBSERVATION. — Voyez Haute Cour des Pays-Bas, 21 janvier 1901, ce Rec., XVIII, p. 405 et la note. Comp. Havre, 2 mai 1902, *ibid.*, XVII, p. 73 et la jurisprudence en note.

DOCTRINE

La loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de prévoyance au profit des marins français considérée dans ses rapports avec les lois sur l'inscription maritime, les dispositions du Code civil et du Code de commerce, et la loi du 9 avril 1898.

La loi du 9 avril 1898 sur la responsabilité des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail a été suivie à quelques jours d'intervalle (21 avril 1898) d'une loi créant une Caisse de prévoyance entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession.

De tous les métiers, le plus périlleux est assurément celui du marin. L'Etat doit aux marins une protection particulière, soit dans l'intérêt du commerce maritime, soit en vue du recrutement de son armée de mer.

Le Code de commerce, dans son livre II, a accordé aux marins diverses faveurs au point de vue des loyers, des frais de maladie, du rapatriement. De plus, les lois sur l'inscription maritime ont créé des pensions pour les marins inscrits et leurs familles. La loi du 21 avril 1898, qui a institué une Caisse de prévoyance pour les accidents dont pouvaient être victimes les marins inscrits, n'a voulu porter aucune atteinte aux faveurs qui leur étaient déjà accordées soit par le Code de commerce, soit par les lois sur l'inscription maritime. Il est dès lors intéressant de rechercher comment les dispositions de la loi nouvelle se combinent avec les dispositions des lois antérieures et dans quelle mesure elles les complètent.

I. — Rappelons d'abord les dispositions du Code de commerce. Art. 262 et suivants : 1° Le marin qui tombe malade

Digitized by Google

pendant le voyage continue à être payé de ses loyers ; en cas de mort pendant le voyage, ses loyers sont dus à sa succession jusqu'au jour de son décès ; c'est là une dérogation au droit commun qui fait cesser les salaires avec les services ; 2° En cas de blessure ou maladie pendant le voyage, le marin est traité et pansé aux frais du navire ; 3° s'il est laissé à terre en cours de voyage, il est rapatrié aux frais de l'armement et ses loyers doivent lui être payés pendant la période de quatre mois, à moins qu'il ne trouve dans ce délai un nouvel engagement.

D'autre part, les marins inscrits ont droit pour eux et leurs familles à des pensions, dites de *demi-solde*, payées par la *Caisse des Invalides de la Marine*. D'après la loi du 11 avril 1881, ces pensions sont accordées aux marins réunissant vingt-cinq ans de service et cinquante ans d'âge. Cette seconde condition cesse d'être exigée si des infirmités évidentes mettent le marin dans l'impossibilité absolue de naviguer : il a droit alors à une pension spéciale, dite *demi-solde d'infirmité*. La pension des veuves et des enfants est fixée à la moitié du maximum de la pension attribuée au mari. Il est de plus alloué aux marins demi-soldiers ou à leurs veuves pour chacun de leurs enfants âgés de moins de dix ans un supplément annuel déterminé par un tarif.

II. — C'est en présence de ces dispositions que sont intervenues, d'une part, la loi du 9 avril 1898 concernant les accidents professionnels des ouvriers, et, d'autre part, la loi du 21 avril de la même année qui, dans l'intérêt spécial des marins inscrits, a institué pour leurs accidents professionnels une *Caisse Nationale de Prévoyance*.

Ces deux lois reposent sur des systèmes différents. La loi du 9 avril 1898, relative aux ouvriers, met le risque professionnel à la charge du patron.

Dans la loi du 21 avril 1898, le législateur a renoncé à mettre uniquement à la charge des armateurs les conséquences du principe de la responsabilité patronale. Il a préféré instituer une sorte d'association mutuelle entre les marins, association à laquelle les armateurs apportent leur contribution sous forme de cotisation :

« L'élévation du coefficient des risques, dit l'exposé des « motifs de la loi du 21 avril 1898, exclut toute possibilité « d'assimilation de la navigation et de la pêche maritime aux « industries terriennes. Mettre à la charge des armements

Digitized by Google

« l'indemnité des accidents de la navigation eût été un non « sens. En l'état actuel de notre marine marchande, dont les « souffrances s'aggravent chaque jour, c'eût été, de plus, « porter le coup de mort à cette industrie si essentielle à la « prospérité du pays. Ajoutons que dans l'importante caté- « gorie de la pêche côtière le chef d'entreprise n'est généra- « lement pas, à proprement parler, un armateur : ce n'est, « en quelque sorte, qu'un associé de son équipage, un marin « comme ses compagnons de travail, bien moins employeur « que travailleur, et à qui le principe du risque professionnel « ne saurait équitablement être appliqué. »

Ainsi, dans le système de la loi du 21 avril 1898, la Caisse de Prévoyance, en tant qu'elle est alimentée par des cotisations de l'inscrit, constitue une sorte de société de secours mutuels officielle formée entre tous les inscrits maritimes et couvrant une partie de leurs risques. En tant qu'elle est alimentée par les cotisations des armateurs, elle constitue pour les armateurs une sorte d'assurance à primes fixes, puisque, moyennant le paiement de la cotisation fixée par la loi, la Caisse de Prévoyance se charge, aux lieu et place de l'armateur, d'indemniser le marin blessé; vis-à-vis des marins eux-mêmes, la Caisse de Prévoyance joue le rôle d'assureur, aussi verrons-nous plus loin que, de même que l'assureur est subrogé aux droits de l'assuré, la Caisse de Prévoyance est, en certains cas, subrogée aux droits du marin contre l'armateur.

La procédure organisée par la loi du 9 avril 1898 et celle organisée par la loi du 21 avril 1898 sont différentes. D'après la loi du 9 avril, la procédure est suivie devant le juge civil. La loi du 21 avril, au contraire, mettant le risque professionnel à la charge d'une Caisse publique, la demande de pension ou d'indemnité se poursuit dans la forme administrative comme pour les pensions de la loi de 1881 dues par la Caisse des Invalides. L'autorité judiciaire n'intervient que, lorsqu'en présence d'une faute constatée, la demande est fondée sur l'art. 1382 du Code civil. La demande est alors portée devant le Tribunal de commerce.

La Caisse Nationale de Prévoyance, instituée par la loi du 21 avril 1898, est une annexe de la Caisse des Invalides, mais elle a une existence spéciale et un service distinct.

Cette Caisse est alimentée : 1° par la cotisation des participants ; 2° par une contribution des propriétaires de navire ;

Digitized by Google

et, le cas échéant, par les dons et legs et des avances de l'Etat.

Les cotisations à verser par les inscrits maritimes sont fixées à la moitié des taxes perçues sur leurs gains et salaires en faveur de la Caisse des Invalides, sans toutefois que ces cotisations puissent excéder 2 fr. par mois pour les inscrits appartenant à la dernière classe du tarif (1).

De leur côté, les propriétaires ou armateurs de bâtiments munis d'un rôle d'équipage sont assujettis au versement d'une cotisation égale au montant de celles versées par leurs équipages. La cotisation toutefois est réduite pour les propriétaires de bateaux se livrant à la petite pêche, au pilotage et au bornage. Les cotisations des inscrits et celles des armateurs peuvent d'ailleurs être réduites quand le fonds de réserve atteint quinze cent mille francs (1.500.000 francs) (art. 15).

Quels sont les droits accordés aux marins par la loi du 21 avril 1898?

Si les inscrits maritimes sont atteints de blessures ou de maladies ayant leur cause directe dans un accident ou un risque de leur profession survenu pendant leur dernier embarquement sur un navire français et les mettant dans l'impossibilité absolue et définitive de continuer la navigation, ils ont droit à une pension viagère dite *demi-solde d'infirmité* : la *demi-solde d'infirmité* payée par la *Caisse de Prévoyance*, à la différence de la *demi-solde* payée par la *Caisse des Invalides de la Marine*, n'est soumise à aucune condition au point de vue de la durée des services.

Si l'impossibilité de continuer la navigation n'est pas définitive, le marin reçoit une indemnité temporaire ou renouvelable calculée d'après un tarif.

Comme pour les pensions de demi-solde payées par la Caisse des Invalides de la Marine, la loi du 21 avril 1898 a accordé sur la Caisse de Prévoyance une pension à la veuve, un secours annuel aux orphelins de père et mère, enfin un supplément annuel en raison du nombre des enfants ; mais, tandis que la loi du 11 avril 1881, relative à la demi-solde et aux allocations payées par la Caisse des Invalides de la Marine, ne s'occupe pas des ascendants, ceux-ci participent, à

(1) Les cotisations des inscrits ont été réduites par un décret du 8 décembre 1902 dont il sera parlé plus loin.

Digitized by Google

défaut de la veuve et des enfants, aux avantages conférés par la loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de Prévoyance.

Les pensions et allocations conférées par la loi du 21 avril 1898 sont réduites de moitié si les ayants droit jouissent déjà soit d'une pension militaire ou civile, soit d'un secours d'orphelin payé sur les fonds de l'Etat, soit d'une demi-solde ou d'une pension d'orphelins dérivée de la demi-solde (art. 10).

III.— La loi du 21 avril 1898 n'a apporté aucune dérogation aux obligations et droits des marins vis-à-vis de la Caisse des Invalides. Ils sont tenus aux mêmes versements vis-à-vis de cette Caisse et conservent le bénéfice de la même pension.

De même que la loi du 21 avril 1898 n'a porté aucune atteinte aux droits des marins vis-à-vis de la Caisse des Invalides, elle n'a pas abrogé les dispositions édictées par notre Code de commerce en leur faveur et notamment l'art. 262 qui met à la charge des armateurs les frais de traitement des marins blessés ou tombés malades pendant le voyage, ainsi que les frais de rapatriement.

Quand il s'agit simplement d'un cas de maladie n'ayant pas *sa cause directe dans l'exercice de la profession*, la loi du 21 avril 1898 n'a pas à intervenir, et dès lors elle n'avait pas à se préoccuper des dispositions de l'art. 262 du Code de commerce. Mais au cas de maladie ou d'accident ayant leur cause directe dans l'exercice de la profession, les marins pourront-ils cumuler le bénéfice des dispositions que leur réserve le Code de commerce vis-à-vis de l'armateur, avec les droits que leur accorde la loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de Prévoyance? A cet égard l'art. 12 de la loi du 21 avril 1898 se borne à dire que les pensions et autres allocations accordées par la loi prennent cours pour les inscrits seulement du jour où ils ont cessé de recevoir leurs salaires conformément à l'art. 262 du Code de commerce.

D'après l'art. 262 du Code de commerce, si le marin blessé est laissé à terre au cours du voyage, l'armateur peut se libérer des frais de traitement et de rapatriement moyennant une somme fixée par un tarif. Quant à ses loyers, ils lui sont servis soit jusqu'à ce qu'il ait contracté un engagement nouveau, soit jusqu'à son rapatriement, soit même jusqu'à son rétablissement s'il a été rapatrié sans être rétabli ; mais dans tous les cas l'obligation de l'armateur est limitée à 4 mois de loyers

Digitized by Google

Passé ce délai, le marin ne reçoit plus rien de l'armateur. C'est à l'expiration de ces 4 mois que prendront cours en faveur du marin blessé et non rétabli les pensions accordées par la loi du 21 avril 1898. Il en résulte que, si avant ce délai il se réembarque bien que non rétabli, il n'aura droit à aucune allocation de la Caisse de Prévoyance, alors même que par la suite des blessures ou infirmités contractées il ne retrouverait à se réembarquer qu'en subissant une réduction de salaire, la loi du 21 avril 1898 n'indemnisant pas de l'incapacité partielle ainsi que nous allons le voir.

IV. — La loi du 21 avril 1898 (art. 5) ne prévoit en effet que deux sortes d'accidents : 1° ceux entraînant l'impossibilité *définitive* de continuer la navigation ; 2° ceux n'entraînant qu'un empêchement temporaire. Or il pourra arriver qu'un marin sans être mis hors d'état de naviguer reste atteint pour l'avenir de blessures qui diminuent sa capacité. Ainsi un marin privé de deux doigts n'est pas hors d'état de naviguer, mais il trouvera plus difficilement un embarquement et n'aura peut-être que des salaires réduits. C'est le cas de l'*incapacité permanente partielle* prévue pour les ouvriers par la loi du 9 avril 1898. Il ne l'a pas été par la loi du 21 avril 1898. Sous ce rapport la loi du 9 avril 1898 est donc plus favorable aux ouvriers que ne l'est celle du 21 avril pour les marins. Elle l'est d'autant plus que les ouvriers n'ont pas à verser de cotisations comme les marins.

V. — Mais les marins ne peuvent-ils pas en ce qui concerne certains accidents se prévaloir de la loi du 9 avril 1898 ?

L'art. 5 de la loi du 21 avril accorde des allocations de la Caisse de Prévoyance aux inscrits maritimes « qui sont atteints « de blessures ou de maladies ayant leur cause directe « *dans un accident ou un risque de leur profession* ». A ce propos on s'est demandé si l'on pouvait considérer comme tels les accidents survenus aux inscrits au cours du chargement ou du déchargement des navires.

Cette question est venue récemment devant la Cour de cassation dans les circonstances suivantes : Un marin inscrit, embarqué à bord d'un navire de commerce qui faisait le cabotage entre les ports de la Nouvelle-Calédonie, avait été blessé pendant le déchargement du navire en manœuvrant le treuil qui servait au déchargement des marchandises ; il avait perdu l'usage des deux doigts de la main droite. S'appuyant uniquement sur la loi du 9 avril 1898 relative aux accidents

Digitized by Google

professionnels des ouvriers, il avait cité son armateur devant le Tribunal civil de Bordeaux en paiement de la rente déterminée par la loi du 9 avril 1898 pour incapacité partielle et permanente. L'armateur déclina la compétence du Tribunal civil et repoussa l'application de la loi du 9 avril 1898. Il soutint que le marin ne pouvait agir que devant l'autorité administrative en exécution de la loi du 21 avril 1898 seule applicable. Le Tribunal et la Cour de Bordeaux repoussèrent le déclinatoire et conformément à la demande du marin lui firent l'application de la loi du 9 avril par le motif que toute opération de déchargement de la cargaison était étrangère à la profession de marin, et que le capitaine, en ordonnant à un homme de l'équipage d'y coopérer, faisait de l'armateur un chef d'entreprise de déchargement, responsable en cette qualité de l'accident dont avait été victime dans son travail le matelot devenu ouvrier. Par un arrêt du 3 mars 1902 (1), la Cour de cassation a cassé l'arrêt de la Cour de Bordeaux : elle a jugé : 1° que la loi du 9 avril 1898 ne s'applique pas aux risques et accidents professionnels des marins pour lesquels a été spécialement instituée par la loi du 21 avril 1898 une Caisse Nationale de Prévoyance ; 2° qu'en principe et sauf usage ou convention contraires la mise de la cargaison à la disposition du destinaire soit à quai, soit sous palan, incombe au navire et que par suite les hommes de l'équipage en travaillant au déchargement font acte de marins.

Ces deux solutions doivent être pleinement approuvées.

VI. — Une autre difficulté s'est élevée au sujet de l'interprétation de l'article 5. Ce texte exige que la maladie ou la blessure soit survenue au cours du dernier embarquement.

Que faut-il entendre par embarquement ?

Il a été soutenu par l'Administration de la Marine qu'on ne devait considérer comme embarqués que les marins figurant sur le rôle d'équipage.

C'était là une erreur évidente. L'engagement ne se prouve pas seulement par le rôle d'équipage (art. 250 C. com.) ; il arrive quelquefois qu'au moment du départ pour remplir un vide dans l'équipage on embarque un marin, sauf à le faire inscrire ensuite au bureau de l'Inscription Maritime. A partir du fait de l'embarquement le marin doit jouir du bénéfice de la loi du 21 avril 1898. Par la même raison il cessera d'être

(1) *Rev. int. dr. marit.*, XVII, p. 540.

Digitized by Google

protégé, dès qu'il aura été en fait débarqué, alors même qu'il n'y aurait pas eu désarmement.

VII. — L'art. 11 de la loi du 21 avril 1898, indépendamment des allocations qu'elle confère aux marins inscrits, réserve à ceux-ci ou à la Caisse de Prévoyance comme subrogée à leurs droits toutes actions en dommages-intérêts à l'effet de demander « *directement suivant les principes du droit* « *commun des indemnités aux personnes responsables de* « *faits intentionnels ou de fautes lourdes ayant déterminé* « *la réalisation des accidents* ». Dans le même ordre d'idées la loi du 9 avril 1898 (art. 7) stipule qu'indépendamment de l'action résultant de ces dispositions « la victime ou ses repré« sentants conservent contre les auteurs de l'accident, *autres* « *que le patron ou ses ouvriers et préposés*, le droit de « réclamer la *réparation du préjudice causé*, conformément « aux règles du droit commun ». Ce texte reconnaît de plus au patron le droit d'exercer lui-même cette action comme subrogé aux droits de la victime.

Par le rapprochement de ces deux textes on voit la part bien différente qu'ont faite aux principes du droit commun la loi du 9 avril relative aux ouvriers et celle du 21 avril spéciale aux marins inscrits. La loi du 21 avril 1898, en reconnaissant aux inscrits maritimes le droit d'invoquer les principes du droit commun contre les personnes responsables sans aucune exception, autorise l'exercice de cette action même contre le patron, l'armateur, tandis que l'action réservée par la loi du 9 avril s'exerce seulement contre les *tiers*, *autres que le patron ou ses préposés*. Mais d'autre part les rédacteurs de la loi du 21 avril 1898 ont restreint le domaine d'application de l'action en dommages-intérêts en ne l'accordant qu'au cas de faits *intentionnels ou fautes lourdes*.

En subordonnant ainsi l'application des règles de la responsabilité du droit commun à la condition de la constatation d'une faute intentionnelle ou au moins d'une faute *lourde*, la loi du 21 avril a diminué l'étendue de la responsabilité quasi-délictuelle telle que l'a établie le Code civil dans l'art. 1383 d'après lequel la *faute la plus légère* suffit pour faire encourir la responsabilité ; et elle a fait revivre la théorie de la prestation des fautes ou division tripartite de la faute, division abandonnée par le Code civil qui s'est refusé à tarifer d'avance les responsabilités. La tarification des fautes d'ailleurs rentre dans le système des lois nouvelles sur les accidents du travail.

Digitized by Google

En ce qui concerne l'armateur la limitation de la responsabilité est assez facile à justifier puisque par les cotisations qu'il verse il contribue déjà pour une certaine partie à la réparation du préjudice causé.

Ce n'est donc que dans certains cas engageant plus gravement sa responsabilité, *au cas de faute lourde*, cas dans lequel la faible cotisation qu'il paye a été jugée une réparation insuffisante en raison de la part que l'armateur a dans l'accident, que l'action en indemnité pourra être dirigée contre lui.

Cette limitation de la responsabilité au profit de l'armateur a cependant rencontré des résistances dans la jurisprudence. On ne saurait donc approuver les jugements du 26 mars 1900 du Tribunal civil de Dieppe (1) et du 1er septembre 1899 (2) du Tribunal de commerce de Marseille, lesquels ont décidé sans tenir compte des termes mêmes de l'art. 11 que l'action directe en indemnité contre le patron pouvait être exercée non seulement au cas de faute lourde, mais à raison de tout dommage occasionné par une faute quelconque de l'armateur ou de ses préposés. Nous ne saurions approuver davantage l'interprétation arbitraire de l'article 11 donnée par le Tribunal de commerce de Marseille, dans son jugement du 27 mars 1901 (3), suivant laquelle la faute lourde dont parle ce texte serait simplement la faute *certaine*, toute faute certaine pouvant donner lieu à une action en dommages-intérêts dans les termes du droit commun.

Mais, si la rédaction de l'art. 11 s'explique en ce qui concerne les actes de l'armateur ou de ses préposés, elle nous semble impossible à justifier lorsque l'auteur personnel du dommage est un *tiers* : pourquoi dans ce cas n'admettre l'exercice de l'action directe en dommages-intérêts contre le tiers qu'au cas de faute lourde ou de fait intentionnel ? Pourquoi donner une situation moins favorable aux inscrits maritimes qu'aux ouvriers protégés par la loi du 9 avril 1898 ? Nous n'en trouvons point de bonnes raisons.

Aussi voyons-nous dans l'exposé des motifs qu'en réalité dans l'art. 11 on a voulu simplement limiter l'action en dommages-intérêts *contre l'armateur* en ne l'autorisant contre lui que pour fautes lourdes *de sa part*. Mais ce n'est pas là ce

(1) *Rev. int. dr. marit.*, XVI, p. 490.
(2) *Rev. int. dr. marit.*, XV, p. 644.
(3) *Rev. int. dr. marit.*, XVI, p. 669.



que dit le texte qui parle de toutes personnes responsables. Le texte devrait être modifié

VIII. — Pour en finir avec l'art. 11 nous devons faire remarquer que le versement de l'indemnité accordée en vertu des principes du droit commun ne profite pas au patron, ainsi qu'il en est dans la loi du 9 avril 1898, mais à la Caisse de Prévoyance : c'est elle qui est subrogée aux droits de la victime ; elle en profite en déduisant le montant de la condamnation sur l'indemnité mise à la charge de la Caisse de Prévoyance par la loi du 21 avril 1898. La subrogation de la Caisse de Prévoyance contre les tiers se comprend aisément, le marin et l'armateur étant présumés lui avoir cédé leurs droits moyennant l'assurance, pour l'un d'être secouru, pour l'autre de n'avoir jamais à payer qu'une somme fixe.

Il en est de même quand le versement de cette indemnité est effectué par l'armateur lui-même à raison d'une faute lourde de sa part, avec cette différence toutefois que dans ce dernier cas la Caisse de Prévoyance n'agit que comme subrogée aux droits de l'inscrit maritime, non à ceux de l'armateur, puisqu'elle ne l'assure pas ainsi que nous l'avons vu contre les accidents provenant d'une faute lourde de sa part ou de celle de ses préposés.

Enfin comme nous l'avons déjà remarqué la demande en indemnité formée contre l'auteur du dommage, tiers ou armateur, doit être portée devant l'autorité judiciaire : la juridiction administrative n'est compétente que pour examiner les demandes adressées à la Caisse de Prévoyance, Caisse d'Etat. Les inscrits maritimes ont ainsi en certains cas deux voies de recours qu'ils pourront exercer concurremment, mais en fait l'action sera le plus souvent exercée par la Caisse de Prévoyance comme subrogée aux droits des marins inscrits.

IX. — La loi du 21 avril 1898 ne s'occupe que des marins *inscrits* : les marins inscrits font seuls des versements à la Caisse de Prévoyance, et par suite ils ont seuls droit aux indemnités mises à la charge de cette Caisse. L'inscription maritime n'est imposée qu'aux marins proprement dits, à ceux dont la profession principale est la navigation ou la pêche, ou aux charpentiers de navires, perceurs, calfats et voiliers employés dans les chantiers. Mais à bord des navires, surtout à bord des grands navires, des paquebots, il y a un personnel naviguant qui, bien que soumis en général aux mêmes rigueurs et accidents que les marins inscrits, ne fait

Digitized by Google

cependant pas partie de l'inscription maritime ; tels sont les maîtres d'hôtels, les garçons de service et autres employés du bord principalement employés au service des voyageurs. Tout ce personnel figure sur le rôle d'équipage, mais il n'est pas compris dans l'inscription maritime. Au cas où un de ces employés éprouverait à bord un accident, quelle loi pourra-t-il invoquer? Pourra-t-il invoquer la loi du 9 avril 1898 (art. 1) qui vise les entreprises de *transport par eau?* Une circulaire de M. le Garde des Sceaux du 10 juin 1899 dit expressément à propos de l'art. 1 de la loi du 9 avril 1898 : « L'expression *entreprise de transports par terre et par eau*, quelque générale qu'elle soit, ne *s'étend pas aux transports maritimes.* »

Mais dans un avis du 24 janvier 1900 le Comité consultatif des assurances chargé d'interpréter les dispositions de la loi du 9 avril 1898 a émis l'avis : « que l'expression *entreprise* « *de transport par terre et par eau*, contenue dans l'art. 1 « de la loi du 9 avril 1898 s'applique notamment à *toutes* « *les entreprises de transport par mer*, en dehors des cas « spécialement prévus par la loi du 21 avril 1898 ayant pour « objet la création d'une Caisse de Prévoyance entre les ma- « rins français contre les risques de leur profession. Que la « loi du 9 avril 1898 est dès lors applicable : 1° aux inscrits « maritimes victimes d'accidents *en dehors de leur embar-* « *quement* et au cours de travaux visés par la dite loi ; 2° *au* « *personnel naviguant ne faisant pas partie de l'inscrip-* « *tion maritime*, comme les domestiques, maîtres d'hôtel et « autres employés à bord des paquebots, à l'exclusion du « personnel des bâtiments de guerre ou de plaisance » (1).

L'arrêt de la Cour de cassation du 3 mars 1902 a donné tort, ainsi que nous l'avons vu, à la première partie de cet avis : elle a décidé que pour les *marins inscrits* la loi du 21 avril 1898 était seule applicable.

Quant à la question relative au personnel non inscrit la jurisprudence a jusqu'ici adopté l'avis du Comité consultatif des assurances. Le Tribunal civil de Marseille par jugement du 5 juin 1900, rejetant l'application de la loi du 21 avril 1898 ainsi que celle du droit commun, a admis que le personnel civil des navires et bâtiments à vapeur pouvait invoquer la loi du 9 avril 1898 qui protège les ouvriers et employés des

(1) Le texte de l'avis du 24 janvier 1900 a été inséré dans la *Rev. int. dr. marit.*, XV, p. 709.


Digitized by Google

entreprises *de transport par eau*. La Compagnie Transatlantique déclinait dans cette espèce la compétence du Tribunal civil et soutenait que ni la loi du 9 avril 1898, ni celle du 21 avril suivant n'étaient applicables, et qu'elle ne pouvait être assignée que devant le Tribunal de commerce conformément aux principes du droit commun, en vertu de l'art. 1382 du Code civil, à la charge pour le demandeur de prouver une faute de la Compagnie ou de ses préposés. Le jugement du Tribunal civil de Marseille fut confirmé avec adoption de motifs par la Cour d'Aix à la date du 2 août suivant (1). Un second arrêt a été rendu dans le même sens par la Cour de Rouen à la date du 2 juillet 1901, et la Cour de Rennes s'est conformée à la même jurisprudence par arrêt du 17 décembre 1901 (2). La question est actuellement soumise à la Cour de cassation par un pourvoi qui, admis par la Chambre des Requêtes, est pendant devant la Chambre civile (3).

Plusieurs raisons semblent devoir écarter le système du Comité consultatif des assurances adopté jusqu'ici par la jurisprudence.

1° L'expression « *transport par eau* » insérée dans l'énumération de l'art. 1er de la loi du 9 avril 1898 a toujours dans la langue juridique uniquement désigné la navigation fluviale par opposition aux transports maritimes ; c'est ainsi que le Code de commerce traite des transports par terre et par eau au titre VI du livre I, à l'exclusion du commerce maritime qui fait l'objet du livre II ; de même, dans les art. 77, 80 et 82, il distingue nettement les courtiers interprètes et conducteurs de navires des interprètes de transport par terre et par eau qui ne peuvent faire de courtage qu'en ce qui concerne la navigation fluviale et ne peuvent empiéter sur les attributions des premiers auxquels est réservé le courtage des affrètements (art. 82).

2° La lecture des travaux préparatoires démontre que le législateur de la loi du 9 avril n'a pas songé au personnel de la marine marchande, mais uniquement *aux mariniers*, au personnel naviguant sur les canaux et les rivières.

3° Appliquer au personnel non inscrit la loi du 9 avril 1898

(1) Voir l'arrêt et les observations de Me Abram. *Rev. int. dr. marit.*, XVI, p. 29.
(2) *Revue int. dr. mar.*, XVII, p. 295 et 407.
(3) Depuis la rédaction de cet article, la Cour de cassation a décidé dans un arrêt du 2 février 1903 que le personnel non inscrit des navires ne pouvait revendiquer le bénéfice de la loi du 9 avril 1898.

Digitized by Google

serait contraire à l'esprit de la législation concernant les accidents survenant au personnel de la marine marchande; on n'a pas voulu faire supporter aux armateurs l'indemnisation des accidents du travail dans la mesure où on la mettait à la charge des industries de terre.

4° La procédure organisée par la loi du 9 avril 1898 est évidemment inapplicable à des accidents arrivés sur mer. D'après la loi du 9 avril le chef de l'entreprise doit déclarer l'accident dans les 24 heures au maire en joignant à sa déclaration un certificat médical. L'inspecteur du travail et le juge de paix sont avisés et celui-ci doit dans les 24 heures procéder à une enquête. Toutes ces formalités sont évidemment inexécutables au cas d'accident arrivé en cours de route à un employé embarqué à bord d'un navire.

Le personnel non inscrit ne peut donc se prévaloir ni de la loi du 21 avril spéciale aux inscrits, ni de la loi plus générale du 9 avril de la même année.

Mais s'ensuit-il que le personnel non inscrit ne puisse invoquer contre l'armateur que le droit commun de l'article 1382 à la charge de prouver une faute de l'armateur ou du capitaine? Il ne faut pas oublier ici les dispositions du Code de commerce édictées en faveur *des matelots et gens de l'équipage* (liv. II, tit. V). L'art. 272 du Code de commerce porte que toutes les dispositions concernant les loyers, pansement et rachat des matelots sont communes aux officiers et à *tous autres gens de l'équipage*. Donc tout le personnel qui figure sur le rôle d'équipage, inscrit ou non, peut bénéficier des dispositions du titre V, art. 262 et s.

Dans la loi du 11 avril 1881 relative aux pensions de retraites des inscrits payées par la Caisse des Invalides, on trouve, en ce qui concerne le personnel naviguant non inscrit, une disposition transitoire ainsi conçue : « Les per-
« sonnes qui, ayant figuré sur le rôle d'équipage d'un bâti-
« ment de commerce *sans faire partie du personnel de*
« *l'inscription maritime*, ont cependant versé à la Caisse
« des Invalides de la Marine, antérieurement à la présente
« loi, la retenue de trois centimes par franc sur leurs salaires,
« seront mises en demeure d'opter entre les deux disposi-
« tions suivantes : ou elles déclareront vouloir cesser tout
« versement à la Caisse des Invalides, auquel cas elles renon-
« ceront à leurs droits éventuels à la pension de demi-solde,
« ou elles demanderont à continuer ces versements, auquel

Digitized by Google

« cas, après avoir accompli les vingt-cinq années de naviga-
« tion et atteint l'âge de cinquante ans, elles auront droit à
« des pensions réglées par le tarif transitoire ci-joint ».

S'inspirant de la disposition qui précède, le législateur pourrait peut-être étendre le bénéfice de la loi du 21 avril 1898 au personnel naviguant non inscrit, à la condition que l'employé et l'armateur paieraient chacun de leur côté les cotisations fixées par la Caisse de Prévoyance.

X. — La loi du 21 avril 1898 a eu la mauvaise fortune de ne satisfaire personne. Pour les armateurs, elle est, on l'a vu, une charge nouvelle qui vient encore s'ajouter à toutes celles qui résultent pour les armements soit des dispositions du Code de commerce, soit des règles de l'inscription maritime. Les armateurs ont fait remarquer qu'à une époque où notre commerce maritime est en souffrance, il n'était peut-être pas opportun d'aggraver encore ses charges et ses difficultés. Les inscrits maritimes, de leur côté, sans tenir compte au législateur des indemnités et pensions nouvelles instituées à leur profit, n'ont vu dans la loi nouvelle que les cotisations qui leur étaient imposées. Comparant leur sort à celui des ouvriers protégés par la loi du 9 avril 1898, ils ont prétendu qu'ils étaient moins bien traités, parce que, d'une part, les indemnités et pensions accordées aux ouvriers sont plus élevées que celles promises aux marins par la loi du 21 avril 1898, et que, d'autre part, les ouvriers, à la différence des marins, n'ont à fournir aucune cotisation.

Pour donner une première satisfaction aux inscrits maritimes, un décret du 8 décembre 1902 a réduit d'un tiers les cotisations à verser par les inscrits maritimes, il a en outre décidé que le maximum de cotisation fixé à 2 fr. serait abaissé à 1 fr. 33 à partir du 1er janvier 1903.

Mais on ne s'arrêtera pas là. Une commission instituée au Ministère de la Marine s'occupe de préparer la revision de la loi du 21 avril 1898. Parmi les diverses propositions qui lui ont été soumises, l'une consisterait à distinguer pour les marins les accidents individuels et les accidents collectifs tels qu'un naufrage. Pour les accidents individuels, les marins seraient assimilés aux ouvriers et régis par la loi du 9 avril 1898, pour les seconds on maintiendrait avec des cotisations réduites le régime de la Caisse de Prévoyance institué par la loi du 21 avril 1898. Contre cette proposition se présentent de graves objections. Et d'abord, comment distinguera-t-on

Digitized by Google

les accidents collectifs des accidents individuels? Suffira t-il que dans une manœuvre deux marins aient été blessés pour qu'on applique, au lieu de la loi du 9 avril 1898, le régime de la Caisse de Prévoyance? En second lieu, est-il équitable pour les accidents individuels d'assimiler les marins aux ouvriers? D'une part, il ne faut pas oublier que les marins, grâce aux dispositions du Code de commerce, grâce aux règles de l'Inscription maritime, sont déjà dans une situation privilégiée. D'autre part, la profession du marin soumet le patron à des risques plus graves et surtout plus continus que celle de l'ouvrier : l'ouvrier n'est aux risques du patron que d'une manière intermittente, pendant son travail ; le marin est aux risques de l'armateur tant qu'il est à bord, alors même qu'il se repose. Il paraîtrait donc tout à fait excessif, en raison surtout des charges qui pèsent déjà sur les armateurs, de les soumettre pour leurs équipages au régime de la loi du 9 avril 1898. Les raisons qui ont été données dans l'exposé des motifs de la loi du 21 avril 1898 pour répudier, en ce qui concerne les marins, le régime de la loi du 9 avril 1898, n'ont aucunement perdu de leur valeur.

PAUL DE VALROGER,
Avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation.

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

FRANCE

Décret relatif aux conditions d'admission au commandement des navires de commerce et à l'obtention des brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage et des diplômes d'élève et d'officier de la marine marchande (1).

(Suite)

TITRE II

CABOTAGE

Du commandement des navires de cabotage.

Art. 12. — Pour être admis à commander un navire de commerce, à voiles ou à vapeur, armé au cabotage, il faut

(1) Voir ce Recueil, XVIII, p. 279.

Digitized by Google

être titulaire soit du brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, soit du brevet de maître au cabotage, ou. si on est titulaire du diplôme d'officier de la marine marchande, réunir les conditions d'âge et de navigation exigées, par l'article 13 ci-après, des candidats au brevet de maître au cabotage.

Les marins titulaires du brevet ordinaire de maître au cabotage ne sont admis à commander que les bâtiments à voiles.

Du brevet de maître au cabotage.

Art. 13. — Les candidats au brevet de maître au cabotage, ordinaire ou supérieur, doivent être français et satisfaire à deux examens portant, l'un sur la théorie, l'autre sur la pratique de la navigation.

Ils peuvent subir ces deux examens, soit simultanément, soit séparément et dans l'ordre qui leur convient, mais, dans ce dernier cas, le marin qui a satisfait à l'une des deux épreuves seulement ne peut se présenter séparément à l'autre que pendant les trois années suivantes. Pour se présenter aux examens, soit de théorie, soit de pratique, il faut être âgé de vingt-quatre ans accomplis avant l'ouverture de l'examen dans le port où l'on se présente et justifier de soixante mois de navigation effective et professionnelle, sous pavillon français, depuis l'âge de seize ans, dont trente-six mois au moins au long cours ou sur des bâtiments de commerce armés au cabotage.

Art. 14. — L'examen de théorie pour le brevet de maître au cabotage se compose d'épreuves écrites et d'épreuves orales.

Les épreuves écrites comprennent:

Un rapport de mer;

Deux séries de calculs conformes aux types adoptés.

L'insuffisance dans l'une de ces épreuves entraîne l'exclusion.

Les épreuves orales comprennent:

Des éléments d'arithmétique pratique;

Des notions élémentaires de géométrie;

Des éléments de navigation pratique.

Les candidats au brevet supérieur sont, en outre, interrogés sur les matières comprises dans un programme complémen-

Digitized by Google

taire comportant des notions élémentaires sur l'emploi des machines à vapeur.

Art. 15. — L'examen de pratique pour le brevet de maître au cabotage se compose d'épreuves orales qui comprennent :

Le gréement ;

Les évolutions des bâtiments à voiles et des embarcations ;

Les règles de barre et de route, les signaux et les feux, l'usage des engins de sauvetage ;

Les lois et règlements sur la police de la navigation maritime.

Les candidats au brevet de maître au cabotage sont de plus interrogés sur les entrées de port, les courants et les marées, dans les limites assignées au cabotage.

Les candidats au brevet supérieur doivent, en outre, répondre à des questions spéciales prises dans un programme complémentaire et portant sur les évolutions des bâtiments à vapeur.

Art. 16. — Les maîtres au cabotage titulaires du brevet ordinaire peuvent obtenir le brevet supérieur en subissant un examen sur les matières comprises dans les programmes complémentaires de théorie et de pratique

Art. 17. — Les maîtres au cabotage titulaires du brevet supérieur peuvent obtenir le diplôme d'officier de la marine marchande en subissant un examen portant seulement sur les matières non comprises dans les programmes des examens auxquels ils ont déjà satisfait.

Les marins titulaires du brevet de maître au grand cabotage ou au petit cabotage colonial peuvent obtenir, dans les mêmes conditions, le brevet de maître au cabotage métropolitain, ordinaire ou supérieur.

TITRE III

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 18. — L'embarquement sur tous les navires de l'Etat armés, quels qu'ils soient, est admis dans la supputation du temps de navigation exigé des candidats aux brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage et aux diplômes d'officier et d'élève de la marine marchande, mais l'embarquement à bord de bâtiments de l'Etat faisant campagne compte seul comme navigation accomplie au long cours.

Digitized by Google

Les bâtiments de l'Etat, stationnaires de rade, écoles de rade (y compris les écoles de canonnage et de torpilles), les navires en essais ou en première catégorie de réserve, ou armés en disponibilité, les navires d'escadre, les torpilleurs des défenses mobiles ne sont pas considérés comme bâtiments faisant campagne, sauf pour la durée des sorties en mer de ces divers navires.

Art. 19. — Les étrangers devenus français par naturalisation doivent, pour obtenir les brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage, ordinaires ou supérieurs, et pour être admis à commander les navires de commerce ou à exercer les fonctions de second ou de lieutenant, remplir toutes les conditions imposées par le présent décret aux Français de naissance. Toutefois, la navigation accomplie par eux, avant leur naturalisation, sous le pavillon de leur pays d'origine, leur est comptée de la même manière que celle effectuée sur des navires français.

Ils peuvent, cependant, à titre exceptionnel, être dispensés, par décision spéciale du ministre de la marine après avis de l'examinateur d'hydrographie, de tout ou partie des examens de théorie et d'application ou de pratique, si, après avoir subi des épreuves équivalentes dans leur pays d'origine, ils ont reçu du Gouvernement de ce pays un titre leur conférant des droits semblables à ceux que comporte le brevet ou le diplôme qu'ils sollicitent.

Art. 20. — Les programmes détaillés des connaissances exigées pour les examens de théorie et d'application ou de pratique font l'objet d'arrêtés du ministre de la marine, qui déterminent également l'importance relative de chacune des épreuves, au moyen de coefficients, ainsi que les dispositions relatives à la direction des travaux de la commission prévue à l'article suivant.

Art. 21. — Les examens de théorie et d'application ou de pratique se passent devant une commission composée de l'examinateur d'hydrographie, président, d'un examinateur adjoint d'hydrographie, d'un capitaine de frégate, d'un commissaire principal ou d'un commissaire de 1re classe de la marine et d'un capitaine au long cours qui, pour les examens de maître au cabotage, peut être remplacé par un maître au cabotage.

Le ministre de la marine désigne le capitaine de frégate, le commissaire général, le commandant de la marine ou le chef

Digitized by Google

du service de la marine, selon le port où l'examen doit avoir lieu, désigne l'officier du commissariat ainsi que le capitaine au long cours ou le maître au cabotage.

Ces membres de la commission sont désignés par le ministre de la marine pour la session supplémentaire prévue à l'article suivant.

La commission peut s'adjoindre dans chaque port une personne compétente désignée par le ministre, par le commissaire général, le commandant de la marine ou le chef du service de la marine, pour examiner les candidats sur les langues étrangères.

Art. 22. — Les examens sont publics ; les époques auxquelles ils ont lieu, ainsi que l'itinéraire de la commission, sont fixés chaque année par le ministre de la marine et annoncés quatre mois à l'avance pour la session ordinaire. Cette session est ouverte aux candidats pour tous les examens dans tous les ports où se rend la commission.

Une session supplémentaire est ouverte chaque année, le second mardi de novembre, à Paris, en faveur des candidats non reconnus admissibles dans la session ordinaire, mais remplissant des conditions qui sont déterminées, pour chaque espèce d'examen, par arrêté du ministre de la marine. Ces candidats sont examinés seulement sur les parties des programmes pour lesquelles ils ont été reconnus insuffisants.

Il n'est alloué aux candidats, sur le budget de l'Etat, aucune indemnité de déplacement ou autre pour se rendre aux lieux d'examen.

Art. 23. — Pour être admis à subir les examens, les candidats devront remettre quarante-huit heures au plus tard avant l'ouverture des épreuves, dans les ports où ils désirent être examinés, les pièces suivantes au commissaire de l'inscription maritime qui les fera parvenir, après vérification, au président de la commission prévue à l'article 21 :

1° Leur acte de naissance ou leurs lettres de naturalisation.

2° Un extrait de leur casier judiciaire (bulletin n° 3) n'ayant pas plus d'un mois de date ;

3° Un extrait de la matricule des gens de mer donnant le détail de leur navigation tant à l'Etat qu'au commerce ;

4° Un certificat délivré six mois au plus avant la date de l'examen par un médecin agréé par l'administration de la marine constatant :

a) Qu'ils possèdent l'acuité visuelle requise par les règle-



ments en vigueur des inscrits maritimes levés pour le service de la flotte;

b) Qu'ils sont entièrement exempts de daltonisme et de diplopie.

5° Les certificats des capitaines des bâtiments à bord desquels ils ont navigué, attestant la nature des fonctions qu'ils remplissaient, leur aptitude à ces fonctions, leur bonne conduite et leur moralité ;

6° Les diplômes universitaires ou les brevets dont ils sont porteurs et, s'il y a lieu, une pièce constatant qu'ils ont été admissibles à l'une des trois écoles visées à l'article 4.

Les certificats mentionnés dans les paragraphes 4 et 5 ci-dessus doivent être visés par les commissaires de l'inscription maritime.

Il ne pourra être accordé aucune dispense des conditions d'âge et de navigation exigées par le présent décret pour se présenter aux différents examens.

Art. 24. — Les compositions écrites ont lieu en même temps pour tous les candidats dans chaque centre d'examen; les épreuves orales sont passées dans l'ordre indiqué par le tirage au sort.

Les candidats déclarés inadmissibles ne peuvent se représenter à l'examen que l'année suivante s'ils ne se trouvent pas dans les conditions exigées pour être admis à la session supplémentaire prévue à l'article 22 ; ils ne sont pas tenus de s'y représenter dans le même port.

Les candidats déclarés admissibles aux examens de théorie, d'application ou de pratique pour le brevet ordinaire de capitaine au long cours ou pour le brevet ordinaire de maître au cabotage, peuvent subir dans la même session, mais seulement dans un autre port, l'examen complémentaire pour le brevet supérieur.

Toute fraude commise dans les examens est déférée aux tribunaux.

Art. 25. — Les candidats déclarés admissibles reçoivent :

1° Du ministre de la marine : les brevets de capitaine au long cours (modèles n°s 1 ou 2 ci-annexés) ou de maître au cabotage (modèles n°s 3 ou 4 ci-annexés), selon qu'ils ont satisfait aux examens de théorie et d'application prévus aux articles 3 et 5 ou aux examens de théorie ou de pratique mentionnés aux articles 14 et 15 ;

2° De la commission d'examen : les diplômes d'élève de la

Digitized by Google

marine marchande (modèles 5 ou 6) ou d'officier de la marine marchande (modèle 7) selon qu'ils ont satisfait aux examens de théorie et de pratique prévus aux articles 3 et 7 ou à l'examen mentionné à l'article 10; un certificat d'aptitude (modèles 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 ou 15) selon qu'ils ont satisfait à l'un seulement des examens de théorie ou d'application pour le brevet de capitaine au long cours, ordinaire ou supérieur, ou à l'un seulement des examens de théorie et de pratique pour le brevet, ordinaire ou supérieur, de maître au cabotage.

Les certificats d'aptitude pour le brevet de maître au cabotage, ordinaire ou supérieur, ne sont valables, comme il est dit à l'article 13, que pendant les trois années qui suivent celle au cours de laquelle ils ont été délivrés.

Art. 26. — Pour être admis à commander, au bornage ou à la petite pêche, un bateau à vapeur, les marins doivent avoir justifié, en outre des conditions d'âge et de navigation réglementaires, de notions pratiques sur le fonctionnement et sur la conduite des machines à vapeur, soit devant la commission instituée par l'article 21, soit devant un officier de marine, un officier mécanicien de la flotte ou un ingénieur de la marine désigné par le préfet maritime, le commandant ou le chef du service de la marine.

Le programme de ces connaissances est déterminé par arrêté du ministre de la marine.

Art. 27. — Les officiers de la marine militaire, à partir du grade d'aspirant de 1re classe inclusivement, réformés ou démissionnaires depuis moins de cinq ans, ainsi que les officiers retraités, et dont le dossier militaire ne contient aucune apostille défavorable, peuvent obtenir, sans examens, le brevet supérieur de capitaine au long cours, s'ils réunissent les conditions d'âge et de navigation fixées par l'article 2 du présent décret, le temps de navigation étant supputé comme il est dit à l'article 18. Pour exercer le commandement d'un navire de commerce armé au long cours, ces officiers ne sont pas astreints à accomplir, sur des bâtiments de commerce, le stage de second ou de lieutenant prévu à l'article 1er.

Les officiers de la marine militaire en activité de service, placés dans la position de congé sans solde et hors cadres, peuvent exercer, lorsqu'ils y sont autorisés par le ministre de la marine et sous réserve des conditions d'âge et de navigation, le commandement de ceux des navires de commerce

Digitized by Google

armés au long cours qui figurent sur la liste des croiseurs auxiliaires.

Art. 28. – Le présent décret sera exécutoire à dater du 1er janvier 1903.

Toutefois, les marins qui, à cette date, auront rempli pendant trois ans au moins les fonctions de second ou de lieutenant à bord de navires armés au long cours, pourront obtenir, sans examen, un diplôme d'officier de la marine marchande ; mais le diplôme qui leur sera conféré dans ces conditions ne leur donnera, en aucun cas, le droit prévu à l'article 11 de commander les navires armés au cabotage.

Les capitaines au long cours reçus avant la mise en vigueur du présent décret conserveront tous les droits attachés à leur brevet sous le régime du décret du 18 septembre 1893.

Art. 29. — Les marins ayant obtenu le diplôme d'élève de la marine marchande avant la mise en vigueur du présent décret pourront se présenter dans les sessions des années 1903 et 1904 à l'examen d'application pour le brevet de capitaine au long cours s'ils réunissent les conditions de navigation imposées par l'article 12 du décret du 18 septembre 1893.

Art. 30. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel*, au *Bulletin des lois* et au *Bulletin officiel* de la marine.

Fait à Paris, le 29 décembre 1901.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le ministre de la marine :

DE LANESSAN.

Loi portant modification du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852, pour la marine marchande.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — L'article 52 du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 est modifié de la manière suivante en ce qui concerne les hommes de l'équipage :

Digitized by Google

« Pour les hommes de l'équipage :
« 1° La consigne à bord pendant huit jours au plus ;
« 2° Le retranchement de la ration de boisson fermentée, au plus pendant trois jours et à deux repas par jour;
« 3° La retenue d'un à dix jours de solde, si l'équipage est engagé au mois, et de deux à vingt francs (2 à 20 fr.), s'il est engagé à la part;
« 4° La prison pendant quatre jours au plus;
« 5° Le cachot pendant deux jours au plus.
« La peine du cachot peut être accompagnée du retranchement de la ration de boisson fermentée et, s'il s'agit d'un homme dangereux ou en prévention de crime, peut être prolongée aussi longtemps que la nécessité l'exige.
« Il pourra de plus être fait usage, à titre exceptionnel, dans les cas de force majeure constatés par une mention sur le livre de punitions et pour assurer la sécurité de l'équipage et du navire, de la boucle simple ou de la boucle double. »
Le même article est complété par l'adjonction d'un paragraphe ainsi conçu :
« Tout homme puni de la peine de la boucle simple ou double ou de celle du cachot, ainsi que tout officier ou passager puni des arrêts dans la chambre, doit être conduit sur le pont deux fois par jour, pendant une heure chaque fois. »
Art. 2. — L'article 53 du décret-loi du 24 mars 1852 est modifié ainsi qu'il suit :
« Les peines que peut infliger le capitaine, maître ou patron, aux termes de l'article 7 du présent décret-loi, sont :
« 1° La consigne pendant huit jours;
« 2° Le retranchement de la boisson fermentée pendant trois jours. »
Art. 3. — L'article 55 du décret-loi du 24 mars 1852 est modifié ainsi qu'il suit:
« Les peines applicables aux délits sont :
« 1° L'amende de seize à trois cents francs (16 à 300 fr.);
« 2° La perte ou la suspension de la faculté de commander ;
« 3° L'emprisonnement pendant six jours au moins et deux ans au plus. »
Art. 4. — Le paragraphe 11 de l'article 58 du décret-loi du 24 mars 1852 est modifié ainsi qu'il suit :
« 11° L'emploi non autorisé, dans un port ou rade, sans

Digitized by Google

perte, dégradation ou abandon, d'une embarcation du navire. »

Art. 5. — Le paragraphe 6 de l'article 60 du décret-loi du 24 mars 1852 est modifié ainsi qu'il suit :

« 6° L'emploi, sans autorisation, d'une embarcation de navire dans des conditions autres que celles prévues à l'article 58. »

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 31 juillet 1902.

EMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le ministre de la marine,

CAMILLE PELLETAN.

(*J. Off.* du 11 septembre 1902).

Décret portant approbation et publication de la déclaration signée à Paris le 17 octobre 1902 entre la France et la Belgique, concernant la transmission des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière commerciale.

Le président de la République française,

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères et du garde des sceaux, ministre de la justice,

Décrète :

Article premier. — Une déclaration ayant été signée à Paris, le 17 octobre 1902. entre la France et la Belgique concernant la transmission des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière civile ou commerciale, la dite déclaration, dont la teneur suit, est approuvée et sera publiée au *Journal officiel.*

DÉCLARATION

Le gouvernement de la République française et le gouvernement de S. M. le roi des Belges, désirant simplifier les règles actuellement suivies pour la transmission des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière civile ou commerciale, sont convenus d'adopter, à l'avenir, les dispositions suivantes :

1° Les actes judiciaires ou extrajudiciaires en matière civile

Digitized by Google

ou commerciale, dressés en France et destinés à des personnes domiciliées ou résidant en Belgique, seront adressés, en double exemplaire, directement par le gouvernement français à son agent diplomatique ou consulaire placé le plus près du procureur du roi chargé de les remettre aux destinataires ;

L'agent diplomatique ou consulaire les transmettra à ce magistrat qui lui renverra les doubles accompagnés des récépissés délivrés par les destinataires et dûment légalisés ou des attestations de l'autorité requise constatant le fait et la date de la signification dans la mesure où celle-ci aura pu être faite ;

2° Les actes judiciaires ou extrajudiciaires dressés en Belgique en matière civile ou commerciale et destinés à des personnes domiciliées ou résidant en France seront, si les officiers du ministère public le jugent opportun, adressés par le gouvernement de S. M. le roi des Belges, en double exemplaire, à son agent diplomatique ou consulaire en France placé le plus près du procureur de la République chargé de les remettre aux destinataires. Ce magistrat renverra à l'agent diplomatique ou consulaire les doubles accompagnés des récépissés légalisés ou des certificats faisant preuve de la signification.

Dans tous les autres cas, les actes judiciaires ou extrajudiciaires, dressés en Belgique en matière civile ou commerciale par les officiers compétents seront par les dits officiers adressés aux destinataires directement et sous pli recommandé, conformément à l'art. 1er de l'arrêté-loi du 1er avril 1814;

3° La présente déclaration, qui abroge et remplace l'accord intervenu entre les deux gouvernements le 16 novembre 1900, entrera en vigueur le 1er novembre prochain.

En foi de quoi, les soussignés M. Delcassé, député, ministre des affaires étrangères de la République française, et M. le baron d'Anethan, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le roi des Belges près le président de la République française, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente déclaration et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double exemplaire, le 17 octobre 1902.

L. S. Signé: Delcassé.
L. S. Signé: Baron d'Anethan.

Digitized by Google

Art. 2. — Le ministre des affaires étrangères et le garde des sceaux, ministre de la justice, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 octobre 1902.

EMILE LOUBET.

Décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 7 avril 1902, sur la marine marchande.

Le Président de la République française,

Sur le rapport des ministres du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, de la marine, des finances, des travaux publics et des colonies,

Vu la loi du 30 janvier 1893 et le règlement d'administration publique du 25 juillet 1893 ;

Vu la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

TITRE Ier

DÉTERMINATION DE L'AGE, DE L'ORIGINE, DE LA JAUGE ET DU CHARGEMENT DES NAVIRES

§ 1er. — *Construction française et construction étrangère*

Art. 1er (D. juillet 1893, art. 12) (1). — Est réputé de construction étrangère pour l'application de la loi du 7 avril 1902 :

1° Le navire dont la coque a été construite à l'étranger ;

2° Le navire dont la coque a été construite en France, mais dont les machines motrices ou les chaudières, soit du premier armement, soit de remplacement, ont été fabriquées à l'étranger.

§ 2. — *Age des navires*

Art. 2 (D. 25 juillet 1893, art. 13). — L'âge du navire, pour l'application de la loi du 7 avril 1902, a, comme point de départ, la date fixée dans les conditions ci-après :

(1) Les articles indiqués entre parenthèses sont ceux du règlement d'administration publique du 25 juillet 1893, contenant des dispositions identiques à celles du présent projet ou correspondant à ces dispositions.

Digitized by Google

1° *Navires construits en France.* — La date est celle du premier acte de francisation.

Toutefois, pour les navires qui ont été armés sous pavillon étranger avant d'être francisés, cette date est celle du permis de sortie ;

2° *Navires construits à l'étranger.* — La date est déterminée au moyen des actes antérieurs de nationalité et, à défaut d'indications portées sur ces actes, par un certificat du consul de France du lieu de construction constatant la date de la mise à l'eau ; si ces actes ou certificats n'indiquent que l'année de la mise à l'eau, la date du 1er janvier de la dite année est admise comme point de départ de l'âge du navire.

Art. 3 (D. 25 juill. 1893, art. 13 et 14). — La date, déterminée conformément aux dispositions de l'article précédent, est mentionnée dans l'acte de francisation.

Quelles que soient les transformations ou augmentations de jauge d'un navire, son âge reste déterminé par cette date.

§ 3. — *Jauge des navires*

Art. 4 (D. 25 juillet 1893, art. 1er). — La jauge brute totale, d'après laquelle sont déterminées les primes à la construction, les primes à la navigation et les compensations d'armement, est calculée conformément aux dispositions des articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873, de l'article 1er du décret du 7 mars 1889 et de l'article 1er du décret du 25 juillet 1893.

Art. 5 (D. 25 juillet 1893, art. 2). — Dès la première demande de liquidation formée par le constructeur ou l'armateur, conformément aux articles 59 et 75 du présent règlement, la jauge brute totale du navire, établie conformément à l'article précédent, est mentionnée dans l'acte de francisation sous le titre : « Tonnage spécial pour la liquidation des primes et compensations d'armement. »

§ 4. — *Calcul du chargement en tonneaux d'affrètement*

Art. 6 (D. 25 juillet 1893, art. 26). — Le tonneau d'affrètement, pour l'application de la loi du 7 avril 1902, est déterminé conformément aux dispositions de la loi du 13 juin 1866.

Digitized by Google

TITRE II

PRISE DE RANG DES NAVIRES

§ 1er. — *Navires à voiles ou à vapeur de construction française, francisés postérieurement à la promulgation de la loi du 7 avril 1902.*

Art. 7. — Les navires à voiles ou à vapeur de construction française, francisés postérieurement à la promulgation de la loi du 7 avril 1902 et susceptibles de bénéficier de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement dans les limites fixées par les articles 7 et 23 de cette loi, prennent rang, pour la participation tant à ces allocations qu'aux primes à la construction imputées sur la somme de 50 millions de francs fixée par l'article 24 de la même loi, de la date de la déclaration faite à cet effet par l'armateur ou par le constructeur, suivant les distinctions établies ci-après :

1re catégorie : *Navire neuf commandé par un armateur à un constructeur*. La déclaration peut émaner de l'armateur ou du constructeur ; elle doit être formulée dans le délai de cinq jours francs à partir de la date de l'enregistrement du marché ;

2e Catégorie : *Navire mis en chantier sans avoir fait l'objet d'une commande par un armateur*. La déclaration émane du constructeur.

3e Catégorie : *Navires déjà en service*. La déclaration est faite par l'armateur.

La déclaration est adressée :

1° Pour les navires de la 1re et de la 2e catégorie, au receveur des douanes du port de construction, ou à la direction générale des douanes si le chantier de construction est situé dans une localité où il n'existe pas de bureau de douane ;

2° Pour les navires de la 3e catégorie, au receveur des douanes du port d'attache du navire.

Elle est accompagnée :

1° Pour les navires de la 1re catégorie, d'une copie certifiée conforme du marché passé par l'armateur avec le constructeur ;

2° Pour les navires de la 2e catégorie, d'un devis descriptif détaillé, établi conformément aux règles qui seront détermi-

Digitized by Google

nées par un arrêté du ministre du commerce et de l'industrie, concerté avec le ministre des finances ;

3° Pour les navires de la 3e catégorie, d'un extrait de l'acte de francisation.

Elle mentionne le nom de l'armateur ou du constructeur, le chantier de construction de la coque et les ateliers de fabrication des machines et des chaudières, la date du marché et celle de l'enregistrement de ce marché, le nom du navire, son tonnage brut total présumé (ou constaté) et, s'il s'agit d'un bâtiment à vapeur, les prévisions (ou les constatations) relatives au maximum de charge du navire, au poids des machines motrices, des appareils auxiliaires et des chaudières, ainsi qu'à la vitesse aux essais en demi-charge. Elle contient, en outre, pour les navires déjà en service, l'indication de la date de francisation.

Art. 8. — Le rang d'un navire est reporté à la date de sa mise en chantier :

1° Pour les navires de la 1re catégorie, si la déclaration n'est point faite dans le délai de cinq jours ci-dessus indiqué;

2° Pour les navires des deux premières catégories, si la période qui s'écoule entre la déclaration et la mise en chantier est d'une durée supérieure à six mois.

Pour l'application de cette dernière disposition, la mise en chantier est constatée, sur la demande du constructeur, par le service des douanes. Cette demande est adressée au receveur des douanes du lieu de construction ou, si le chantier est situé dans une localité où il n'existe pas de bureau de douanes, à la direction générale des douanes. Elle énonce que la quille du navire est montée sur cale, ou que la moitié au moins des matériaux destinés à la membrure et au bordé du navire est approvisionnée sur le chantier. Ces énonciations sont vérifiées par le service des douanes, et la date de mise en chantier est attestée par un certificat délivré par ce service au constructeur.

Art. 9. — Le rang d'un navire est, pour les bâtiments des deux premières catégories, reporté à la date de la francisation, si le temps qui s'écoule entre la date de mise en chantier et la demande de francisation dépasse, les cas de force majeure exceptés :

Neuf mois pour les navires à voiles;

Dix-huit mois pour les bâtiments à vapeur d'un tonnage brut inférieur ou égal à 3.000 tonneaux;

Digitized by Google

Deux ans pour les bâtiments à vapeur d'un tonnage brut supérieur à 3.000 tonneaux, mais inférieur ou au plus égal à 7.000 tonneaux ;

Deux ans et demi pour les bâtiments d'un tonnage brut excédant 7.000 tonneaux ;

Toutefois, pour les bâtiments à vapeur d'un tonnage brut inférieur ou égal à 7.000 tonneaux, qui réalisent aux essais une vitesse d'au moins 12 nœuds, les délais ci-dessus sont augmentés de six mois.

Art. 10. — Le rang d'un navire est reporté à la date de la première demande faite par l'armateur ou le constructeur, conformément à l'article 34, à l'effet de procéder aux essais de vitesse :

1° Pour les navires des deux premières catégories, si cette date est postérieure de plus d'un mois à la demande en permis de navigation prévue par le décret du 1er février 1893 ;

2° Pour les navires de la troisième catégorie, si cette date est postérieure de plus de trois mois à la déclaration prévue par l'article 7.

Art. 11. — Le rang d'un navire est reporté à la date de l'essai définitif de vitesse si, par le fait de l'intéressé, cet essai est postérieur de plus de trois mois à la première demande formulée par l'armateur ou le constructeur, conformément à l'article 34.

Art. 12. — Le rang est perdu et le navire est rayé des registres prévus par les articles 23, 26 ou 29 :

1° Si, au moment de sa francisation, le navire a dépassé l'âge de sept ans ;

2° Si ne navire ne réalise pas, dans les conditions déterminées par le titre III, une vitesse au moins égale à 10 nœuds aux essais en demi-charge ;

3° Si, entre le 1er janvier d'une année et le 31 décembre de l'année suivante, le total des allocations acquises au navire, au titre de la loi du 7 avril 1902, ne correspond pas à une navigation de 20.000 milles pour les bâtiments à vapeur et de 15.000 milles pour les voiliers, ou à une période d'armement administratif de cent cinquante jours ; toutefois, lorsqu'un navire a été immobilisé par des circonstances de force majeure pendant une durée supérieure à six mois, les minima ci-dessus sont réduits en proportion de la durée de son immobilisation ;

4° Si le navire perd la francisation ;

Digitized by Google

5° Si, contrairement à la déclaration prévue à l'article 7, ou après sa mise en service, le navice reçoit des machines motrices ou des chaudières de fabrication étrangère.

§ 2, — *Navires à vapeur de construction étrangère, francisés postérieurement à la promulgation de la loi du 7 avril 1902.*

Art. 13. — Les navires de construction étrangère, francisés postérieurement à la promulgation de la loi du 7 avril 1902 et susceptibles de bénéficier de la compensation d'armement dans les limites fixées par les articles 7 et 23 de la loi du 7 avril 1902, prennent rang, pour la participation à cette allocation, de la date de la déclaration faite à cet effet par leur armateur.

La déclaration est adressée au receveur des douanes du port où le navire est ou doit être attaché.

S'il s'agit d'un navire à construire ou qui n'est pas encore francisé, la déclaration doit être formulée dans le délai de cinq jours à partir de la date de l'enregistrement en France du marché passé pour la construction ou pour l'acquisition du navire. Elle est accompagnée d'une copie de ce marché dûment visée par le consul de France du lieu de construction, si le navire est neuf, ou du port auquel appartient le navire, s'il est déjà en service.

S'il s'agit d'un navire francisé antérieurement à la déclaration, le marché est remplacé par un extrait de l'acte de francisation.

La déclaration contient, en outre, les mentions spécifiées à l'article 7 pour les navires de construction française, et, s'il y a lieu, l'âge du navire.

Art. 14. — Le rang est reporté à la date de la francisation :

1° Si la déclaration n'est point faite dans le délai de cinq jours ci-dessus indiqué;

2° Si le temps qui s'écoule entre la déclaration et la demande de francisation dépasse, les cas de force majeure exceptés :

Dix-huit mois, s'il s'agit d'un navire à construire ;

Six mois, s'il s'agit d'un navire déjà en service.

Art. 15. — Le rang est reporté à la date de la première demande faite par l'armateur, conformément à l'article 34, à l'effet de procéder aux essais de vitesse :

Digitized by Google

1° Pour les navires acquis à l'étranger, si cette date est postérieure de plus d'un mois à la francisation ;

2° Pour les navires francisés antérieurement à la déclaration prévue par l'article 13, si cette date est postérieure de plus de trois mois à cette déclaration.

Art. 16. — Le rang est reporté à la date de l'essai définitif de vitesse, si, par le fait de l'intéressé, cet essai est postérieur de plus de trois mois à la première demande formulée par l'armateur, conformément à l'article 34.

Art. 17. — Le navire perd son rang et est rayé du registre prévu à l'article 23 ou à l'article 29 :

1° Si, au moment de sa francisation, le navire a dépassé l'âge de sept ans ;

2° Si, au moment de sa francisation ou dans les six mois qui la suivent, le navire est hypothéqué pour plus de la moitié de sa valeur.

Pour l'application de cette dernière disposition, le receveur des douanes du port d'attache du navire adresse à la direction générale des douanes au moment de la francisation, puis à l'expiration du délai de six mois après cette francisation, l'extrait du registre des hypothèques constatant, à ces deux dates, les inscriptions prises sur le navire. La valeur du navire est déterminée par le prix porté au marché d'acquisition ; toutefois, si le directeur général des douanes le juge nécessaire, cette valeur est appréciée contradictoirement par trois experts désignés, l'un par le directeur général, l'autre par l'armateur, le troisième par les deux premiers, ou, à défaut d'accord, par le président du Tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire.

Le navire perd également son rang et est rayé de ces mêmes registres :

1° S'il ne réalise pas, dans les conditions déterminées par le titre III, une vitesse au moins égale à 10 nœuds aux essais en demi-charge ;

2° Si, entre le 1er janvier d'une année et le 31 décembre de l'année suivante, le total des allocations acquises au navire, au titre de la loi du 7 avril 1902, ne correspond pas à une période d'armement administratif de cinquante jours ; toutefois lorsqu'un navire a été immobilisé par des circonstances de force majeure pendant une durée supérieure à six mois, ce

Digitized by Google

minimum est réduit en proportion de la durée de son immobilisation ;

3° S'il perd la francisation.

§ 3. — *Navires à vapeur de construction française, francisés avant la promulgation de la loi du 7 avril 1902.*

Art. 18. — Les navires à vapeur de construction française, francisés avant la promulgation de la loi du 7 avril 1902 et susceptibles de bénéficier, pendant leur onzième et douzième année, de la prime de la navigation ou de la compensation d'armement dans les conditions fixées par les articles 11 et 23 de la loi du 7 avril 1902, prennent rang, pour la participation à ces allocations, de la date de la déclaration faite à cet effet par l'armateur.

La déclaration est adressée au receveur des douanes du port d'attache du navire.

Elle est accompagnée d'un extrait de l'acte de francisation ; elle contient les mentions spécifiées à l'article 7 et, en outre, celle de l'âge du navire.

Art. 19. — Le rang est reporté à la date de la première demande faite par l'armateur, conformément à l'article 34, à l'effet de procéder aux essais de vitesse, si cette date est postérieure de plus de trois mois à la déclaration prévue à l'article 18.

Art. 20. — Le rang est reporté à la date de l'essai définitif de vitesse, si, par le fait de l'intéressé. cet essai est postérieur de plus de trois mois à la date de la première demande formulée par l'armateur, conformément à l'article 34.

Art. 21. — Le navire perd son rang et est rayé du registre prévu par l'article 23 :

1° S'il ne réalise pas, dans les conditions déterminées par le titre III, une vitesse au moins égale à 10 nœuds aux essais en demi-charge ;

2° Si, entre le 1er janvier d'une année et le 31 décembre de l'année suivante, le total des allocations acquises au navire, au titre de la loi du 30 janvier 1893, ne correspond pas à une navigation de 20.000 milles ; toutefois lorsqu'un navire a été immobilisé par des circonstances de force majeure pendant une durée supérieure à six mois, ce minimum est réduit en proportion de la durée de son immobilisation ;

3° S'il perd la francisation ;

Digitized by Google

4° S'il reçoit des machines motrices ou des chaudières de fabrication étrangère.

§ 4. — *Dispositions communes; calcul et comptabilité des dépenses engagées.*

Art. 22. — Toutes les déclarations ou demandes formulées par des armateurs ou constructeurs en exécution des articles 7, 13 et 18 du présent règlement donnent lieu à la délivrance à l'intéressé, par le service des douanes, d'un récépissé constatant le jour et l'heure de ces déclarations ou demandes.

Un double du récépissé est transmis immédiatement par le service local, avec la déclaration ou demande correspondante à la direction générale des douanes. Il en est de même du certificat prévu à l'article 8 du présent règlement.

Art. 23. — En vue de suivre les dépenses engagées sur la somme de 150 millions de francs prévue par l'article 23 de la loi du 7 avril 1902, il est tenu à la direction générale des douanes quatre registres : le premier est relatif aux navires à voiles de construction française, francisés postérieurement à la promulgation de la loi du 7 avril 1902 ; le deuxième, aux navires à vapeur de construction française, francisés postérieurement à cette promulgation ; le troisième, aux navires à vapeur de construction étrangère, francisés postérieurement à la même date ; le quatrième, aux navires à vapeur de construction française, francisés avant cette promulgation.

Les navires sont respectivement inscrits sur ces registres au rang déterminé par les dates des déclarations constatées, ainsi qu'il est dit à l'article 22 et sous réserve des rectifications spécifiées aux articles 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 20 et 21.

Art. 24. — Chaque registre mentionne en regard du nom de chaque navire : la date de la déclaration ; celle de l'enregistrement du marché ; le tonnage et la vitesse prévus ; s'il y a lieu, l'âge du navire ; enfin, l'évaluation, année par année, de la dépense que le navire est présumé devoir occasionner au Trésor jusqu'à l'âge de douze ans révolus.

Cette dépense est calculée, pour les navires de construction française, sur un parcours annuel évalué ainsi qu'il suit :

1° Navires à vapeur :

Digitized by Google

35.000 milles pour les navires d'une vitesse inférieure à 11 nœuds;

40.000 milles pour les navires d'une vitesse égale ou supérieure à 11 nœuds, mais inférieure à 12 nœuds;

45.000 milles pour les navires d'une vitesse égale ou supérieure à 12 nœuds.

2° Navires à voiles :

20.000 milles.

Pour les navires de construction étrangère, la dépense est uniformément calculée sur une durée d'armement administratif de trois cents jours par an.

Ultérieurement, ces indications sont complétées par la date de la mise en chantier, par celle de la francisation, et, s'il y a lieu, par le taux de la surprime militaire accordée au navire par décret spécial; en outre, les chiffres présumés de tonnage et de vitesse sont remplacés par les chiffres réels constatés, en ce qui concerne la jauge, par l'Administration des douanes, et, en ce qui concerne la vitesse, par la commission spéciale prévue au titre III. Toutefois, cette revision ne peut avoir pour effet d'accroître le tonnage de plus de 10 o/o du chiffre déclaré. Si cette proportion est dépassée, le navire ne conserve son rang que jusqu'à concurrence du tonnage déclaré, majoré de 10 o/o, et les excédents ne donnent lieu à aucune prime, à moins que l'armateur ne préfère renoncer au rang acquis et faire une nouvelle déclaration pour l'ensemble du navire.

Enfin, la dépense présumée afférente à chaque navire est elle-même rectifiée au fur et à mesure de la constatation des allocations réellement acquises par le navire, et au moins tous les six mois.

Art. 25. — Les navires faisant l'objet des déclarations prévues aux articles 7 et 13 ne sont plus inscrits aux registres susmentionnés lorsque le tonnage total susceptible de donner lieu à des primes à la navigation ou à des compensations d'armement pour les navires qui y sont portés atteint :

Navires de construction française :

1° 300.000 tonneaux pour les bâtiments à vapeur;

2° 100.000 tonneaux pour les bâtiments à voiles.

Navires de construction étrangère :

200.000 tonneaux.

L'inscription dans les limites de tonnage susindiquées ne

Digitized by Google

donne droit aux primes et compensations d'armement que dans les limites des sommes prévues par l'article 23 de la loi du 7 avril 1902. En ce qui concerne les navires à voiles inscrits après que la dépense présumée, calculée ainsi qu'il est dit à l'article 24 et afférente aux navires à voiles de rang antérieur, a atteint le chiffre de 15 millions de francs, les allocations correspondant aux parcours que ces navires effectuent ne sont liquidées qu'à titre éventuel et ne sont acquises et mandatées qu'au fur et à mesure des disponibilités

La même disposition est applicable aux navires à vapeur, en ce qui concerne les primes à la navigation ou les compensations d'armement acquises après que la dépense présumée, afférente aux bâtiments à vapeur et à voiles de rang antérieur, a atteint le chiffre de 150 millions de francs.

Art. 26. — En vue de suivre les dépenses engagées sur la somme de 50 millions de francs fixée par l'article 24 de la loi du 7 avril 1902, il est tenu en outre à la direction générale des douanes deux autres registres afférents l'un aux navires à voiles, l'autre aux navires à vapeur, de construction française et francisés postérieurement à la loi du 7 avril 1902.

Les navires faisant l'objet des déclarations prévues à l'article 7 du présent règlement sont inscrits sur ce registre au rang déterminé par l'ordre de ces déclarations, constaté et rectifié ainsi qu'il est dit ci-dessus pour les primes de rang relatives aux primes à la navigation et aux compensations d'armement. Ils sont soumis aux mêmes causes de radiation.

Art. 27. — Chaque registre mentionne, en regard du nom de chaque navire : la date de la déclaration ; celle de l'enregistrement du marché ; les prévisions relatives au tonnage brut total, à la vitesse, et, s'il y a lieu, au poids des machines motrices, des appareils auxiliaires et des chaudières, ainsi que la dépense globale présumée résultant des primes à la construction correspondant à ces prévisions.

Ultérieurement, ces indications sont complétées par la date de la mise en chantier et par celle de la francisation ; en outre, les chiffres prévus de tonnage, de vitesse et de poids sont remplacés par les chiffres réels, au fur et à mesure des constatations officielles et sous réserve des restrictions indiquées à l'article 24, en ce qui concerne les excédents de tonnage.

Digitized by Google

Enfin. la dépense présumée afférente à chaque navire est elle-même rectifiée après la liquidation des primes à la construction et portée au chiffre résultant de cette liquidation.

Lorsqu'un navire prend rang pour les primes à la navigation et la compensation d'armement postérieurement à sa mise en service, il est inscrit au registre des primes à la construction avec l'indication des constatations faites et des sommes touchées

Art. 28. — Les navires faisant l'objet des déclarations prévues à l'article 7 ne sont plus inscrits aux registres mentionnés à l'article 26 ci-dessus lorsque le tonnage total des navires qui y sont portés atteint :

1° 300.000 tonneaux pour les bâtiments à vapeur ;

2° 100.000 tonneaux pour les bâtiments à voiles.

L'inscription dans la limite des tonnages susindiqués ne donne droit aux primes que dans les limites de la somme de 50 millions prévue par l'article 24 de la loi du 7 avril 1902. Pour les navires inscrits après que la dépense présumée ou réalisée, calculée ainsi qu'il est dit à l'article 27 et afférente aux navires de rang antérieur, a atteint cette somme, les primes à la construction correspondantes ne sont liquidées qu'à titre éventuel et ne sont acquises et mandatées qu'au fur et à mesure des disponibilités qui viennent à se produire.

Art. 29. — Les navires, déclarés après que les tonnages maxima prévus à l'article 7 de la loi du 7 avril 1902 ont été atteints, sont inscrits sur des registres complémentaires correspondant aux divers registres prévus aux articles 23 et 26 et tenus dans les mêmes formes. Ils sont transférés sur ces derniers, soit pour la totalité, soit pour fraction de leur tonnage, dans la mesure des disponibilités qui viennent à se produire sur le tonnage maximum afférent à chaque catégorie de navires, et dans leur ordre d'inscription sur le registre complémentaire.

Art. 30. — Le rang acquis par un navire ne peut être transféré à un autre navire, même avec le consentement des armateurs intéressés.

Toutefois, en cas de disparition d'un navire par événement de mer ou accident, l'armateur peut lui substituer au même rang un autre navire ; le nouveau navire bénéficie, par préférence aux navires de rang postérieur, des allocations correspondant à sa situation propre, mais seulement jusqu'à con-

Digitized by Google

currence du montant total des sommes que le bâtiment disparu était présumé devoir acquérir et que sa perte a rendues disponibles. L'excédent de ces allocations fait l'objet, s'il y a lieu, d'une deuxième inscription du navire de remplacement au rang résultant de la déclaration spéciale formulée à cet effet par l'armateur, dans les conditions indiquées aux articles 7 et 13 du présent règlement.

En aucun cas, l'application de cette disposition ne peut avoir pour effet de porter le tonnage des navires bénéficiant des allocations de la loi du 7 avril 1902, pour l'une quelconque des catégories de navires susceptibles de les recevoir, au-dessus des maxima prévus à l'article 7 de cette loi.

Art. 31. — Le ministre des finances publie chaque mois au *Journal officiel* un état faisant connaître les tonnages et les engagements résultant des inscriptions portées aux divers registres à la fin du mois précédent.

TITRE III

ESSAIS DE VITESSE

Art. 32. — Il est institué dans chaque arrondissement maritime et dans celles des colonies françaises où l'utilité en serait reconnue, une ou plusieurs commissions techniques chargées de procéder à la constatation des vitesses, pour l'application de l'article 6 de la loi du 7 avril 1902.

Chacune de ces commissions est composée de six membres, savoir :

Un officier de marine, un officier du génie maritime, un officier mécanicien de la marine, nommés par le ministre de la marine ;

Un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, membre d'une des commissions de surveillance des bateaux à vapeur, nommé par le ministre des travaux publics ;

Un représentant de l'administration des douanes, nommé par le ministre des finances ;

Un membre d'une des chambres de commerce établies dans l'arrondissement maritime, nommé par le ministre du commerce.

Le ministre de la marine choisit le président, qui a voix prépondérante en cas de partage.

La commission se fait assister dans ses opérations par toutes personnes dont elle juge le concours utile.

Digitized by Google

Dans les colonies, l'ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, le représentant de l'administration des douanes et le membre de la chambre de commerce sont désignés par le ministre des colonies ; toutefois, cette commission pourra valablement fonctionner alors qu'elle ne serait composée que de quatre des membres ci-dessus mentionnés.

Art. 33. — Les essais de vitesse ont lieu en France, ou dans celles des colonies françaises où il a été institué une commission technique par application du précédent article.

Ils sont effectués sur des parcours rectilignes qui sont désignés à cet effet par le ministre de la marine, et qui prennent le nom de bases.

Art. 34. — Il est procédé aux essais de vitesse sur la demande de l'armateur ou du constructeur, suivant les distinctions établies aux articles 7, 13 et 18 ci-dessus.

Cette demande est adressée au receveur des douanes du port où est située celle des bases prévues à l'article précédent dont l'armateur (ou le constructeur) a fait choix.

Elle est accompagnée des documents ci-après, en double exemplaire :

1° Pièces et renseignements exigés par l'article 3 du décret du 1er février 1893 relatif aux appareils à vapeur à bord des navires de commerce naviguant dans les eaux maritimes, à l'exception de ceux qui y figurent sous les numéros 4°, 5° et 6° ;

2° Déclaration spécifiant le poids en marchandises, en combustible, en vivres et en approvisionnement d'eau douce que le navire est susceptible de recevoir en charge complète ;

3° Echelle de déplacement du navire, à la grandeur d'au moins 4 centimètres par mètre.

L'exactitude de ce dernier document est certifiée au moment de sa remise :

a) Pour tout navire construit en France, par l'armateur et par le constructeur ;

b) Pour tout navire construit à l'étranger, par l'armateur et par un expert assermenté désigné par le consul de France dans le ressort duquel se trouve le lieu de construction ; la signature de l'expert est visée par le consul.

La date des essais est fixée par la commission technique et portée à la connaissance de l'armateur (ou du constructeur) par les soins du président de cette commission. Elle ne peut,

Digitized by Google

sauf cas de force majeure, être postérieure de plus de quinze jours à la demande de l'armateur (ou du constructeur).

Art. 35. — La commission constate le tirant d'eau du navire en charge complète d'après les différents documents susénoncés, en s'assurant de leur concordance.

Elle détermine le tirant d'eau moyen correspondant au mi-chargement (moitié du poids total des marchandises, du combustible, de l'approvisionnement en vivres et en eau douce) à l'aide de l'échelle de déplacement.

Art. 36. — Les essais destinés à déterminer la vitesse qui sert à l'obtention et au calcul du montant de la prime ou de la compensation d'armement ont lieu au tirant d'eau moyen correspondant au mi-chargement, tel qu'il est défini à l'article précédent.

La durée totale de l'expérience est de quatre heures consécutives.

La puissance développée durant ces quatre heures et la vitesse réalisée sur la base ne devront être obtenues que par l'emploi des installations permanentes du bord destinées à être utilisées en service courant, à l'exclusion de tout procédé ayant pour but de produire un accroissement momentané et anormal de la puissance des appareils moteurs et évaporatoires.

Le calcul de la vitesse est effectué d'après les règles usitées dans les essais du service postal et de la marine militaire.

La vitesse constatée est exprimée en nœuds et dixièmes de nœuds, en comptant pour un dixième de nœud toute fraction de dixième.

Les tirants d'eau du navire sont relevés au commencement et à la fin de l'essai. Mention de cette opération est portée au procès-verbal.

En cas d'avarie, au cours d'un essai, si l'avarie a pu être réparée assez rapidement pour que l'essai puisse être, sans inconvénient, repris et prolongé du temps employé à la réparation, la commission peut autoriser séance tenante la continuation de l'expérience.

Art. 37. — Tout essai qui n'a pas donné la vitesse prévue dans les déclarations mentionnées au titre II est recommencé si l'intéressé le demande.

Avant le second essai, celui-ci peut apporter à ses appareils telles modifications qu'il juge utiles ; mais il est tenu d'adresser au président de la commission technique une notice des-

Digitized by Google

criptive de ces modifications accompagnée, s'il y a lieu, des plans y relatifs.

Il lui est loisible, également, de faire une nouvelle déclaration pour représenter son navire aux essais, en fixant la charge complète à un chiffre inférieur à celui qui était mentionné à la déclaration primitive, pourvu que la différence n'excède pas 10 o/o. Le tirant d'eau d'essai du vapeur est alors diminué en conséquence, et les positions des marques de charge complète prévues à l'article 27 du décret du 1er février 1893 sont, de même, rectifiées.

En aucun cas, il n'est procédé à plus de deux essais.

Art. 38. — La commission dresse procès-verbal du résultat de ses opérations après chaque essai. Ce document mentionne toutes les vérifications ou constatations effectuées antérieurement par la commission, notamment pour la fixation du tirant d'eau en charge complète. Chaque procès-verbal est dressé en deux exemplaires, dont l'un est transmis immédiatement au ministère de la marine, l'autre à la direction générale des douanes, avec toutes les pièces justificatives utiles.

Mention est faite, sur l'acte de francisation, de la vitesse définitivement constatée par la commission et du tirant d'eau maximum, en charge complète, correspondant.

Art. 39. — Les essais prévus au présent titre ne sont pas obligatoires pour les bâtiments ayant précédemment subi des essais officiels de vitesse en vue de la navigation subventionnée; la vitesse constatée à ces derniers essais sert de base pour l'application de l'article 6 de la loi du 7 avril 1902 sauf demande contraire de l'armateur du navire.

Art. 40. — Lorsque, postérieurement aux essais définifs d'un navire, il est apporté soit aux appareils moteurs ou évaporatoires, soit à leurs accessoires, des modifications ou transformations susceptibles d'en modifier la puissance, l'armateur adresse au ministre du commerce une notice descriptive de ces modifications ou transformations accompagnée, s'il y a lieu, des plans y relatifs. Le ministre en délivre un récépissé à l'armateur.

Il est procédé à de nouveaux essais de vitesse :

1° Sur la demande de l'armateur, si celui-ci estime que les changements effectués ont pu augmenter la puissance des appareils. et, par suite, accroître la vitesse;

2° Sur l'invitation du ministre du commerce, si celui-ci

Digitized by Google

estime que la puissance des appareils a pu être réduite d'au moins 10 o/o.

Le taux de l'allocation résultant des nouveaux essais est applicable, rétroactivement, à dater du jour de ces modifications ou transformations.

Le navire est considéré comme bâtiment dont la vitesse n'a pas été officiellement déterminée, si les modifications subies par ses appareils n'ont pas été portées à la connaissance du ministre du commerce, ou s'il n'a pas été satisfait à l'injonction du ministre d'avoir à procéder à de nouveaux essais, dans le cas où il aurait jugé ces essais nécessaires.

Art 41. — En ce qui concerne les navires qui ont quitté la France avant la promulgation du présent règlement, ou qui la quitteraient dans les trois mois qui suivront cette promulgation, sans avoir fait leurs essais de vitesse, l'armateur doit demander à effectuer ces essais, conformément à l'article 34, dans le délai de trois mois à partir du retour du navire en France et, au plus tard, un an après son départ, sauf le cas de force majeure. Si la demande n'est point faite dans ces délais, le navire perd son rang d'inscription, ainsi que tout droit à la prime ou à la compensation d'armement pour les parcours qu'il a accomplis ou le temps pendant lequel il a été armé.

Toutefois, ceux de ces navires qui ont quitté la France à destination d'une colonie française sont autorisés à y effectuer ces essais dans le même délai, suivant les prescriptions du présent règlement, pourvu qu'il existe dans cette colonie une commission technique et des bases appropriées au tonnage de ces navires.

Art 42.— Les navires ayant effectué leurs essais de vitesse en France ou dans une colonie française, en vue de l'obtention de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement, pendant la période comprise entre la promulgation de la loi du 7 avril 1902 et celle du présent règlement, ne sont pas tenus de recommencer ces essais. Les résultats des essais de vitesse faits antérieurement leur sont acquis, quel que soit le mode d'opérer adopté par les commissions chargées d'y procéder par décision ministérielle.

Toutefois, l'armateur peut, s'il le préfère, réclamer l'application du présent règlement, pourvu qu'il ait déclaré son intention à l'Administration des douanes dans les trois mois qui suivront la promulgation de ce règlement, et qu'il pré-

Digitized by Google

sente le navire pour l'essai au plus tard trois mois après que ce navire aura rallié la France postérieurement à cette déclaration.

Dans ce cas, c'est le résultat de ce nouvel essai qui, rétroactivement, sert de base à la détermination du taux de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement.

Art. 43. — En outre des vérifications et épreuves qui ont été précédemment indiquées, la commission technique peut employer tout autre moyen d'investigation qu'elle juge nécessaire pour fixer la vitesse.

L'armateur (ou le constructeur) du navire fournit le personnel et le matériel nécessaires aux diverses opérations de la commission et en supporte tous les frais.

TITRE IV

ÉVALUATIONS DES DISTANCES DE PORT A PORT

Art. 44 (D. 25 juillet 1893, art. 8). — Les primes de navigation sont calculées d'après les distances indiquées par le tableau annexé au décret du 6 avril 1882 et les additions à ce tableau publiées depuis cette époque.

Pour les traversées non encore inscrites, il sera établi des tableaux complémentaires exécutoires en vertu de décrets rendus sur le rapport du ministre de la marine après avis de la section des finances, de la guerre, de la marine et des colonies, du Conseil d'Etat.

Art. 45 (D. 25 juillet 1893, art. 9). — En ce qui concerne la navigation de cabotage international, les tableaux complémentaires prévus à l'article précédent comportent trois divisions, savoir :

La première, comprenant les ports de la Baltique;

La seconde, comprenant les ports des côtes de l'océan Atlantique, de la Manche, de la mer du Nord et de l'océan Boréal, à l'intérieur des limites de la navigation au long cours ;

La troisième, comprenant les ports de la Méditerranée, de la mer Noire et de la mer d'Azof.

Dans chacune de ces divisions, le tableau indique les distances des différents ports entre eux et à un point de repère choisi : pour la première division, à l'entrée du Skager-Rack; pour la troisième division, à l'entrée du détroit de Gibraltar.

Digitized by Google

Pour la deuxième division,les distances comprennent celles de chaque port aux deux points de repère ci-dessus.

La distance entre deux ports situés dans des divisions adjacentes s'obtient par la totalisation des distances de chaque port au point de repère intermédiaire, et, dans le cas de passage, sans relâche, de la première à la troisième division ou inversement, par l'addition à la distance de 1.720 milles existant entre les deux points de repère (Skager-Rack et Gibraltar) des distances de chacun des ports au point de repère de sa division.

Les tableaux de la seconde et de la troisième divisions seront complétés, au fur et à mesure des besoins, en ce qui concerne les distances des ports français entre eux.

Art. 46 (D. 25 juillet 1893, art. 10). — Les tableaux des distances, en ce qui concerne le long cours comme le cabotage international, comprendront les ports situés sur le littoral maritime et ceux de la partie maritime des fleuves, rivières ou canaux attenant à la mer ; pour la France, la liste de ces ports est déterminée en exécution des règlements d'administration publique fixant les limites de la navigation à vapeur.

Art. 47 (D. 25 juillet 1893, art 11). — Lorsque la distance mesurée entre deux ports est comprise en entier dans le cours d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal, la prime à la navigation, ou à la compensation d'armement, n'est due, pour cette distance, qu'au navire qui vient d'accomplir un voyage de mer avant de pénétrer dans ce fleuve, cette rivière ou ce canal, et une fois seulement dans chaque sens entre deux voyages de mer.

Ne sont considérés comme voyages de mer, pour l'application du paragraphe précédent, que les trajets en dehors du fleuve, de la rivière ou du canal, accomplis à la mer, et d'un parcours minimum de 10 milles.

Lorsqu'un navire se déplace à l'intérieur d'une baie maritime, les trajets ainsi effectués ne donnent droit à la prime à la navigation, ou à la compensation d'armement, que s'ils se font entre deux points distants au minimum de 10 milles.

S'il est créé dans une colonie une zone de navigation réservée, les parcours effectués dans les limites de cette zone n'entrent en compte, pour le calcul de la prime à la navigation

Digitized by Google

ou de la compensation d'armement, que s'ils font partie d'un voyage au long cours.

TITRE V

OBLIGATIONS RELATIVES AU SERVICE POSTAL

Art. 48 (D. 25 juillet 1893, art. 31). — Tout capitaine d'un navire bénéficiant de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement est tenu de faire prendre les dépêches postales et, s'il en est requis, les valises diplomatiques et d'en effectuer la remise dans les bureaux de poste, gares de chemins de fer, consulats ou à bord des paquebots correspondants, désignés par l'administration et suivant les dispositions arrêtées par elle.

Il peut également être tenu de transporter une boîte aux lettres mobile et de la présenter aux agents des postes chargés d'en opérer la levée dans tous les ports où il aborde.

Art. 49 (D. 25 juillet 1893, art. 32). — L'administration des postes et des télégraphes peut, toutes les fois qu'elle le juge utile, requérir l'embarquement, pour accompagner les dépêches, d'un agent des postes sur un navire bénéficiant de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement, soit au départ de la France, soit sur tout autre point du parcours. Cet agent est chargé de la réception, de la conservation, du tri et de la livraison des dépêches, valises ou correspondances.

Un homme de l'équipage est mis à sa disposition, pour la manutention des sacs de dépêches et le service de peine, et reçoit, à raison de ce concours, une indemnité dont le chiffre est fixé par l'administration.

Art. 50 (D. 25 juillet 1893, art. 33). — L'agent des postes est traité comme les passagers de 1re classe ou, à défaut d'installations pour passagers de 1re classe, comme les officiers du bord. Les frais de nourriture sont remboursés conformément aux prix du tarif du navire pour les fonctionnaires

Il est mis à sa disposition un local fermant à clef, placé en lieu sûr, suffisamment vaste, éclairé et approprié, pour permettre le tri des correspondances et l'entrepôt des dépêches.

L'agent des postes peut disposer d'une embarcation, convenablement armée, pour l'embarquement et le débarquement

Digitized by Google

des dépêches, toutes les fois que les besoins du service public l'exigent.

Art. 51 (D. 25 juillet 1893, art. 34). — L'armateur est tenu de pourvoir au transport de l'agent des postes ainsi que des dépêches et valises qu'il accompagne, entre le bord et les bureaux où s'effectue la livraison de ces dépêches et valises.

Les frais de ce transport, ainsi que les frais qui peuvent résulter de l'application de mesures quarantenaires aux dépêches et valises, sont à la charge de l'armateur.

Le débarquement des dépêches s'effectue aussitôt après l'admission en libre pratique, sans attendre la mise à quai du navire et avant tout débarquement de passagers et de marchandises.

Art. 52 (D. 25 juillet 1893, art. 35). — Tout capitaine ou armateur d'un navire bénéficiant de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement est tenu de coopérer, sur la réquisition de l'administration des postes, au service des colis postaux.

Il est soumis de plein droit aux obligations et bénéficie des avantages résultant des lois, conventions internationales, règlements et tarifs établis ou à établir en matière de colis postaux.

L'armateur a droit aux allocations prévues par l'article 3 de la convention internationale du 15 juin 1897, sauf les modifications qui interviendront. Il est tenu de recevoir les colis postaux en dépôt dans ses agences des ports de France, en Algérie, dans les colonies ou à l'étranger, ou à bord, s'il n'a pas d'agents à terre.

Les colis sont livrés par les soins du capitaine, soit à la douane du port de débarquement, soit aux compagnies de chemin de fer ou de navigation correspondantes, soit enfin à l'office postal destinataire, selon les instructions de l'administration des postes.

Dans les ports de France ou d'Algérie, l'accomplissement gratuit des formalités en douane, à l'égard des colis importés, incombe à l'armateur ou au capitaine. Il fait, le cas échéant, l'avance des droits de douane et autres qu'il répète sur les services correspondants ou sur le destinataire, et, à défaut, sur l'administration des postes.

Les armateurs ont à se munir, à leurs frais, des imprimés réglementaires et du matériel en usage pour le service des colis postaux.

Digitized by Google

Art. 53 (D. 25 juillet 1893, art. 36). — L'accomplissement des obligations imposées, en ce qui concerne le service postal, aux capitaines des navires recevant une prime de navigation ou une compensation d'armement, par application de la loi du 7 avril 1902, combinée avec l'arrêté des consuls du 19 germinal an X, est une condition du droit à ces allocations A cet effet, l'administration des postes et des télégraphes délivre, après chaque voyage du navire, un certificat constatant que le capitaine a rempli toutes les obligations qui lui sont imposées par les lois susvisées. Ce certificat est joint au dossier de la liquidation du solde de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement, ainsi qu'il est dit à l'article 74 du présent règlement.

TITRE VI

CONSTATATION DU DROIT AUX PRIMES DE CONSTRUCTION ET DE NAVIGATION ET A LA COMPENSATION D'ARMEMENT ; LIQUIDATION ET PAIEMENT.

§ 1er. — *Primes à la construction.*

Art 54 (D. 25 juillet 1893, art. 3). — Le tonnage brut total des navires neufs, pour lesquels la prime à la construction est demandée, est certifié par le receveur des douanes du port de construction.

Le certificat constate que le navire est de construction française et indique la catégorie à laquelle le navire appartient.

Il est dressé :

1° Pour les navires neufs destinés à la marine marchande française, au moment de la francisation ;

2° Pour les navires neufs destinés aux marines marchandes de l'étranger, après qu'il a été procédé aux mêmes opérations de jaugeage que pour les navires français, au moment de la délivrance du permis de sortie.

Les accroissements de jauge brute totale des navires français transformés sont certifiés dans la même forme par le receveur des douanes du port de réparation.

Les certificats prévus par le présent article sont visés par le directeur général des douanes, après contrôle des résultats du jaugeage.

Art. 55 (D. 25 juillet 1893, art. 4). — Le poids des machi-

Digitized by Google

nes motrices et des appareils auxiliaires, des chaudières à vapeur et de leur tuyautage, celui des parties neuves destinées aux machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire, est certifié au lieu de construction par les officiers du génie maritime chargés, pour la marine militaire, de la surveillance des usines, et par les agents placés sous leurs ordres, délégués à cet effet, ou, à leur défaut, par les ingénieurs de l'Etat désignés par le ministre des travaux publics, sur la demande du ministre des finances, et par les agents placés sous leurs ordres.

Les constructeurs doivent mettre à la disposition des ingénieurs et agents le personnel et le matériel nécessaires pour les pesées.

Le receveur des douanes du port de construction ou de réparation s'assure, lors de l'arrivée des machines, ou parties de machine, à pied d'œuvre, de leur identité avec les objets pesés à l'usine. Il certifie, après leur mise en place, l'emploi qu'elles ont reçu.

Le certificat, dressé par le receveur, est visé par le directeur général des douanes.

Art. 56 (D. 25 juillet 1893, art 5). — Il est institué dans chaque arrondissement maritime, et à Paris pour les navires construits dans les chantiers de l'intérieur, une ou plusieurs commissions techniques composées chacune d'un officier de marine, d'un officier du génie militaire et d'un représentant de l'administration des douanes, chargées de procéder aux vérifications prévues par le dernier paragraphe de l'article 4 de la loi du 30 janvier 1893.

Cette commission emploie tous les moyens d'investigation qui lui paraissent nécessaires; si elle en reconnaît l'utilité, elle visite les navires et fait au besoin procéder à des essais.

Elle dresse procès-verbal du résultat de ces vérifications.

Art. 57 (D. 25 juillet 1893, art. 6). — Pour les bâtiments de mer qui doivent être livrés à l'étranger, la commission prévue à l'article précédent s'assure que le navire n'est pas construit en vue de la marine de guerre.

Art. 58 (D. 25 juillet 1893, art. 37). — La liquidation des primes de construction est effectuée sur la production des pièces ci-après :

I. Pour les coques neuves ou transformées, certificat du receveur des douanes du port de construction, établi conformément aux prescriptions de l'article 54. Ce certificat est

Digitized by Google

accompagné, s'il y a lieu, du procès-verbal dressé en exécution de l'article 56, ou, pour les bâtiments de mer qui doivent être livrés à l'étranger, du procès-verbal prévu par l'article 57.

II. Pour les machines motrices et appareils auxiliaires, les chaudières à vapeur et leur tuyautage, les parties neuves des machines transformées ou réparées, déclaration distincte de chacun des divers constructeurs indiquant la nature et le poids des machines, appareils auxiliaires, chaudières et leur tuyautage ou parties neuves. Cette déclaration porte la signature des constructeurs, légalisée par le maire de leur résidence. Elle est accompagnée : 1° du certificat délivré par les officiers, fonctionnaires ou agents désignés au paragraphe 1er de l'article 55; 2° du certificat établi par le receveur des douanes, conformément au dernier paragraphe du même article; 3° du procès-verbal dressé, s'il y a lieu, en exécution de l'article 56, ou, pour les bâtiments de mer qui doivent être livrés à l'étranger, du procès-verbal prévu par l'article 57.

III. En outre et dans tous les cas : s'il s'agit de navires destinés à la marine marchande française, extrait timbré de l'acte de francisation délivré par l'administration des douanes et indiquant la date et le numéro de cet acte, ainsi que le port auquel le navire est attaché ; s'il s'agit de navires destinés aux marines marchandes étrangères, copie certifiée du permis de sortie.

Art. 59 (D. 25 juillet 1893, art. 37). — Les pièces énumérées à l'article précédent sont remises par le constructeur au receveur des douanes du port de construction ou de réparation.

Le receveur prépare un projet de liquidation ; ce projet est transmis, avec les pièces, au directeur général des douanes qui le vérifie et le vise.

Art. 60 (D. 25 juillet 1893, art. 7). — Il n'est pas tenu compte, dans la liquidation, des fractions de poids inférieures à 100 kilogrammes.

§ 2. *Primes à la navigation et compensations d'armement.*

Art. 61 (D. 25 juillet 1893. art. 15). — Tout armateur qui veut bénéficier de la prime à la navigation ou de la compensation d'armement est tenu, lors de l'armement du navire, de remettre au commissaire de l'inscription maritime ou au con-

Digitized by Google

sul une déclaration en trois exemplaires, dont un sur papier timbré.

Cette déclaration énonce :

1° Le nom et le domicile de l'armateur ;

2° Le nom du navire et la catégorie à laquelle il appartient (à voiles ou à vapeur, en bois ou en fer) ;

3° Le lieu de la construction de la coque ;

4° L'origine des machines et des chaudières ;

5° S'il s'agit d'un navire construit à l'étranger, la date de la mise à l'eau ;

6° Le lieu et la date de la francisation, avec l'attestation que le navire n'a perdu, à aucun moment, la francisation ;

7° La jauge brute totale et la jauge nette ;

8° Le maximum de charge du navire ;

9° La vitesse constatée aux essais officiels prévus par le titre III du présent règlement ;

10° Le port d'attache de la douane et celui de l'immatriculation ;

11° Les nom, prénoms et quartiers d'inscription du capitaine ;

12° La composition de l'équipage.

En outre, pour les navires d'origine étrangère, si la déclaration est faite dans les six mois qui suivent la francisation, il y est attesté que le navire n'est pas hypothéqué pour plus de la moitié de sa valeur.

La déclaration doit être accompagnée d'un certificat du receveur des douanes constatant qu'elle est conforme avec l'acte de francisation, le titre d'origine des machines et chaudières, le procès-verbal d'essai de vitesse prévu par le titre III, et, s'il y a lieu, le registre d'inscription des hypothèques.

Art. 62 (D. 25 juillet 1893, art. 16). — Cette déclaration est transcrite par le commissaire de l'inscription maritime ou par le consul sur un registre à souches fourni par l'armateur et conforme au modèle arrêté par le ministre de la marine.

Ce registre, dit registre des traversées, reste à bord du navire et sert à l'inscription des divers voyages qu'il effectue.

La déclaration est visée par le commissaire de l'inscription maritime ou par le consul ; l'exemplaire timbré est remis à l'armateur, le second exemplaire est envoyé au ministre de la

Digitized by Google

marine, le troisième est conservé dans les bureaux de l'inscription maritime.

Art. 63 (D. 25 juillet 1893, art. 17). — Au moment de son expédition, le capitaine fait consigner sur le registre des traversées, par le commissaire de l'inscription maritime ou par le consul : la date de l'armement administratif; celle du départ ; la destination du navire ; les points d'escale intermédiaires, et le chargement du navire en tonneaux d'affrètement pour chacun des ports où le navire doit toucher.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port ou sur un point de relâche quelconque, le capitaine présente son registre des traversées, soit au commissaire de l'inscription maritime en France ou dans les colonies ou possessions françaises, soit au consul de France à l'étranger.

Ce fonctionnaire, après avoir reconnu l'identité du navire par l'examen des papiers de bord, inscrit sur le registre la date de l'arrivée et dresse deux extraits constatant le voyage qui vient d'être effectué. Chaque extrait mentionne :

1° Le détail de l'effectif porté au rôle d'équipage tel qu'il a été arrêté en suite de la déclaration d'armement, et, si l'effectif n'est pas au complet, les motifs pour lesquels il y a des manquants ;

2° Le chargement du navire en tonneaux d'affrètement;

3° La route suivie par le navire, dans le cas où celui-ci aurait emprunté la voie d'un canal artificiel.

L'un des extraits est remis au capitaine; le commissaire de l'inscription maritime, ou le consul, garde le second extrait dans ses archives.

Au moment de la réexpédition, le commissaire, ou le consul, consigne sur le registre des traversées : la date du départ; la nouvelle destination ou la nouvelle escale du navire ; le chargement du navire en tonneaux d'affrètement et la composition de l'équipage, en indiquant si l'effectif porté au rôle d'équipage est resté complet pendant la durée de l'escale et les motifs des manquants dans le cas contraire.

En cas de réparations effectuées en pays étranger, le consul de France consigne aussi sur le registre la nature et les frais de ces réparations.

Art. 64 (D. 25 juillet 1893, art. 18). — Si le navire arrive dans un port où il ne se trouve ni commissaire de l'inscription maritime ni consul de France, le capitaine se fait délivrer un certificat : quand il y a un navire de guerre français

Digitized by Google

présent dans le port, par le commandant de ce navire ; dans le cas contraire, par l'autorité locale.

Ce certificat ou, à défaut, un rapport du capitaine affirmé sous serment par l'équipage, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du premier port de relâche, qui en délivre au capitaine une copie certifiée et en fait mention sur le registre des traversées.

Art. 65 (D. 25 juillet 1893, art. 19). — Au désarmement, le capitaine remet le registre des traversées au commissaire de l'inscription maritime ou au consul.

Art. 66 (D. 25 juillet 1893, art. 20). — Pour les navires au long cours, la liquidation des primes à la navigation ou des compensations d'armement n'est effectuée qu'au retour du bâtiment en France.

Toutefois, lorsque le voyage se prolonge au-delà de trois mois, l'armateur peut recevoir des acomptes jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes des primes à la navigation ou des compensations d'armement acquises ; le cinquième restant dû est payé en même temps que l'allocation correspondant au voyage de retour en France.

Art. 67 (D. 25 juillet 1893, art. 21). — Pour les navires faisant le cabotage international, les primes à la navigation ou les compensations d'armement peuvent être liquidées lors de chaque retour en France.

Toutefois, cette liquidation ne peut être réclamée plus d'une fois pour chaque période de trois mois d'armement, sauf dans le cas de désarmement au cours d'une période pendant laquelle un paiement a été effectué.

Art. 68 (D. 25 juillet 1893, art. 23). — Si un navire est condamné pour innavigabilité hors de France, ou désarmé hors de France par suite de vente ou de toute autre circonstance entraînant la cessation de la francisation métropolitaine, la liquidation des primes à la navigation ou des compensations d'armement restant dues a lieu sur la production, en France, des pièces réglementaires.

Il en est de même pour un navire armé au cabotage international qui réarme au long cours dans un port étranger.

Art 69 (D. 25 juillet 1893, art. 24). — Le navire qui périt corps et biens au cours d'une traversée, sans qu'on sache où il a disparu, est censé avoir accompli la moitié de la distance qui sépare le dernier port où il a touché de l'escale suivante

Digitized by Google

déclarée, et la prime de navigation à laquelle il peut avoir droit est déterminée en conséquence.

S'il est possible de constater le point où le navire a péri, la prime est due d'après la distance parcourue jusqu'à ce point.

Dans les mêmes hypothèses, la compensation d'armement est calculée d'après le nombre de jours nécessaires pour parcourir la distance déterminée conformément aux dispositions qui précèdent, avec la vitesse constatée aux essais officiels.

Si un navire est obligé, par suite d'avaries graves, de renoncer à continuer une traversée en cours, la prime à la navigation est acquise pour la distance comprise entre le point de départ de cette traversée et le point où elle a été interrompue. Ce point est déterminé par un extrait du livre de bord, certifié conforme par le commissaire de l'inscription maritime ou le consul du premier port où relâche le navire.

Dans les cas prévus par le présent article, la prime à la navigation, ou la compensation d'armement, est calculée sur le taux d'après lequel elle aurait été payée pour la traversée interrompue.

Art. 70 (D. 25 juillet 1893, art. 25). — Toute distance parcourue en dedans des limites fixées, pour le long cours, par l'article 1er de la loi du 30 janvier 1893, ne donne droit à la prime au long cours qu'à compter du dernier port de cabotage où le navire a fait une opération commerciale et d'où il a fait route pour la destination de long cours qu'il a déclarée.

De même, au retour, la prime au long cours n'est due que jusqu'au premier port situé dans les limites du cabotage où le navire fait une opération de commerce.

Il est fait, toutefois, exception à cette règle pour les parcours spéciaux effectués dans les conditions prévues à l'article 5 de la loi du 7 avril 1902.

N'est pas considéré comme une opération de commerce le fait de relâcher dans un port pour y prendre des ordres ou s'y ravitailler.

Art. 71. — Si un navire, construit ou acheté à l'étranger, a été muni de papiers de bord provisoires par le consul de France et a été admis à prendre rang dans les conditions fixées par l'article 13 du présent règlement, il peut, sur la demande de l'armateur, formulée conformément à l'article 61, bénéfi-

Digitized by Google

cier de la compensation d'armement, ou de la prime à la navigation, s'il est d'origine française, pour la période antérieure à sa francisation définitive, pourvu qu'il soit présenté à la francisation dans le premier port de la France territoriale auquel il aborde, et au plus tard dans les délais prévus à l'article 14.

La compensation d'armement ou la prime à la navigation n'est définitivement acquise et liquidée qu'après la francisation, sur la base de la jauge et de la vitesse qui ont été officiellement déterminées.

Art. 72 (D. 25 juillet 1893, art 27). — Lorsque, en raison de l'âge d'un navire, la même traversée donne lieu, par application de l'article 3 de la loi du 7 avril 1902, à l'allocation de primes à la navigation de quotités différentes, la distance parcourue entre le port de départ et le port d'arrivée est répartie entre les deux primes proportionnellement au nombre de jours pendant lesquels chaque prime a été acquise.

La durée de la traversée est comptée du jour du départ inclusivement au jour de l'arrivée exclusivement. Le temps employé au chargement et au déchargement n'est pas compris dans le calcul.

La même règle est applicable à la traversée au cours de laquelle le navire cesse d'avoir droit à la prime.

Art. 73. — L'armateur d'un navire de construction française qui, usant de la faculté accordée par le premier paragraphe de l'article 6 de la loi du 7 avril 1902, veut, pour un voyage déterminé, opter pour la compensation d'armement, doit, au retour du navire, faire connaître son option par une déclaration sur timbre adressée au commissaire de l'inscription maritime, en même temps que les autres pièces indiquées à l'article suivant.

Art. 74 (D. 25 juillet 1893, art. 38). — La liquidation des primes de navigation et des compensations d'armement est effectuée sur la production des pièces ci-après :

I. — *Paiements par acomptes.*

1° Exemplaire timbré de la déclaration souscrite par l'armateur en exécution de l'article 61 ci-dessus, ou certificat de référence si cet exemplaire a déjà été produit ;

2° Extraits timbrés du registre des traversées ou certificats établis conformément à l'article 64 ;

Digitized by Google

3° Certificat de chargement, dressé par le receveur des douanes d'après le registre des traversées et les autres papiers de bord, et constatant que la quantité de marchandises transportées par le navire représente, en tonneaux d'affrètement, le tiers au moins de sa jauge nette, et ce, sur le tiers au moins du parcours total effectué ou à effectuer depuis son départ d'un port français jusqu'à son retour dans un port français ;

4° S'il y a lieu, pour les navires de construction française, déclaration d'option prévue par l'article précédent ;

5° S'il s'agit de la compensation d'armement, certificat du commissaire de l'inscription maritime constatant, d'après les extraits du registre des traversées, le nombre de jours pendant lesquels l'effectif porté au rôle d'équipage, tel qu'il a été arrêté en suite de la déclaration d'armement, est resté au complet ou n'a présenté que des manquants justifiés par des cas de force majeure, tels que décès, maladie, désertion, etc. ;

6° S'il s'agit d'un navire admis à bénéficier d'une surprime militaire dans les conditions prévues par l'article 20 de la loi du 7 avril 1902, certificat du ministre de la marine indiquant la quotité de la surprime actuellement attribuée au navire ;

7° Si l'armateur est une société, déclaration du représentant légal de cette société, faisant connaître le nom, le lieu et la date de naissance, et la nationalité du président et des membres du conseil d'administration ou de surveillance, ainsi que de l'administrateur délégué ou du gérant.

II. — *Paiement final ou pour solde.*

1° Certificat de référence aux numéros des ordonnances de paiement d'acomptes ;

2° Extraits timbrés du registre des traversées indiquant les parcours qui n'ont encore donné lieu à aucune liquidation ;

3° Certificats de chargement dressés par le receveur des douanes, ainsi qu'il a été dit pour la liquidation des acomptes ;

4° Certificat du commissaire de l'inscription maritime du port de retour, indiquant, d'après l'examen comparatif du rapport de mer, du journal de bord et du registre des traversées, la composition de l'équipage pendant les différentes traversées, et constatant, s'il s'agit de la compensation d'armement. le nombre de jours pendant lesquels l'effectif porté au rôle d'équipage, tel qu'il a été arrêté en suite de la déclaration d'armement, est resté au complet, ou a présenté des man-

Digitized by Google

[illegible]

5° [illegible], pour les navires de construction française, [illegible];

6° [illegible]

7° [illegible]

8° Certificat de l'administration des postes et des télégraphes [illegible] à l'article 53 ci-dessus;

9° Si l'armateur est une société, déclaration de nationalité, ainsi qu'il a été dit pour la liquidation des acomptes.

III. — *Paiement intégral.*

1° Exemplaire timbré de la déclaration souscrite par l'armateur en exécution de l'article 61 ci-dessus;

2° Extraits timbrés du registre des traversées;

3° Certificats de chargement dressés par le receveur des douanes, ainsi qu'il a été dit pour la liquidation des acomptes;

4° Certificat du commissaire de l'inscription maritime du port de retour, ainsi qu'il est indiqué au paiement final ou pour solde;

5° S'il y a lieu, pour les navires de construction française, déclaration d'option prévue à l'article précédent;

6° S'il s'agit d'un navire admis à bénéficier d'une surprime militaire dans les conditions prévues par l'article 20 de la loi du 7 avril 1902, certificat du ministre de la marine, indiquant la quotité de la surprime actuellement attribuée au navire;

7° Certificat du receveur des douanes du port d'attache constatant que le navire n'a pas cessé de figurer à l'effectif de la marine marchande française, ou indiquant à partir de quelle date il a cessé d'y figurer;

8° Certificat de l'administration des postes et des télégraphes, établi conformément à l'article 53 ci-dessus;

9° Si l'armateur est une société, déclaration de nationalité, ainsi qu'il a été dit pour la liquidation des acomptes.

Digitized by Google

IV. — *Dispositions communes aux trois modes de paiement.*

En sus des pièces ci-dessus énumérées, il est produit, s'il y a lieu :

a) Pour les voyages effectués dans les conditions prévues par les paragraphes 2 et 3 de l'article 5 de la loi du 7 avril 1902, un certificat dressé par le receveur des douanes du premier port français où le navire fait escale après avoir passé, suivant le cas, le détroit de Gibraltar ou le détroit du Pas-de-Calais et mentionnant que l'ensemble des marchandises se trouvant à bord, au passage du détroit, à destination ou en provenance des ports étrangers, représente, en tonneaux d'affrètement, le tiers au moins de la jauge nette du navire ;

b) Pour les voyages effectués dans les conditions prévues par le paragraphe 5 de l'article 5 de la loi du 7 avril 1902, un certificat dressé par le receveur des douanes de chacun des ports de France ou d'Algérie où le navire a fait escale et mentionnant : 1° la quantité de marchandises de long cours, évaluée en tonneaux d'affrètement prise ou laissée par le navire dans chaque port ; 2° le rapport, pour chaque parcours partiel, entre le nombre de tonneaux d'affrètement des marchandises de long cours se trouvant à bord pendant ce parcours et le tonnage de jauge nette du navire ;

c) Pour les navires qui, au cours d'un voyage de navigation réservée, ont fait escale dans des ports étrangers, un certificat du receveur des douanes du port d'armement du navire constatant, d'après le manifeste et les autres papiers de bord, que le navire a débarqué ou embarqué dans ces ports des marchandises représentant ensemble, en tonneaux d'affrètement, le tiers au moins de sa jauge nette.

Art. 75 (D. 25 juillet 1893, art. 38). — Les pièces énumérées à l'article précédent sont remises par l'armateur au commissaire de l'inscription maritime du port d'immatricule du navire.

Le commissaire prépare un projet de liquidation ; il l'adresse, avec les pièces, au ministre de la marine.

Art. 76. — Pour les navires ayant leur port d'attache dans une colonie française, les pièces exigées par l'article 74 pour la liquidation des primes à la navigation ou des compensations d'armement peuvent, sur la demande de l'armateur, être

Digitized by Google

établies dans ce port par l'administration des douanes locales et les commissaires de l'inscription maritime ou les autorités qui en remplissent les fonctions.

Le projet de liquidation est adressé, avec ces pièces, au ministre de la marine, ainsi qu'il est dit à l'article 75.

§ 3. *Dispositions communes aux primes de construction et de navigation et aux compensations d'armement.*

Art. 77 (D. 25 juillet 1893, art. 39). — Les liquidations établies, pour la prime à la construction, par le ministre des finances, pour la prime à la navigation et la compensation d'armement par le ministre de la marine, sont adressées avec les dossiers au ministre du commerce, chargé d'ordonner les dépenses.

Art. 78 (D. 25 juillet 1893, art. 40). — L'imputation à chaque exercice des ordonnances de paiement est déterminée, savoir :

Pour les primes à la construction des coques, d'après l'année de francisation ou s'il s'agit d'un navire destiné aux marines marchandes de l'étranger, d'après l'année du permis de sortie ;

Pour les primes à la construction des machines motrices, appareils auxiliaires et chaudières du premier armement, d'après l'année de francisation ou du permis de sortie, suivant la distinction établie ci-dessus ;

Pour les primes à la construction des machines, portions de machines ou chaudières de remplacement, d'après l'année de la mise en place ;

Pour les primes à la navigation et les compensations d'armement, d'après l'année pendant laquelle le navire est rentré en France, ou, s'il s'agit de liquidation par acomptes, d'après l'année où se termine chacune des traversées partielles.

Art. 79. — Pour les navires à vapeur neufs, ayant pris rang conformément au titre II et présentés à la francisation après que le tonnage des navires à vapeur, ayant également pris rang et déjà francisés depuis le 1er janvier de la même année, a atteint le maximum de 50.000 tonneaux fixé par l'article 24 de la loi du 7 avril 1902, les primes à la construction ne sont liquidées que provisoirement : elles ne sont mandatées et payées que sur l'exercice suivant.

Il en est de même pour les navires à voiles neufs, ayant

Digitized by Google

pris rang et présentés à la francisation après que le tonnage des navires à voiles, ayant également pris rang et déjà francisés depuis le 1er janvier de la même année, a atteint le maximum de 15.000 tonneaux fixé par cet article 24.

Toutefois, pour la première année, les maxima ci-dessus indiqués sont augmentés du tonnage des navires mis en chantier avant le 13 mars 1902.

TITRE VII

PRÉLÈVEMENTS SUR LES PRIMES A LA CONSTRUCTION ET A LA NAVIGATION ET SUR LES COMPENSATIONS D'ARMEMENT

Art. 80 (D. 25 juillet 1893, art. 43). — Les sommes retenues, par application des articles 4 et 21 de la loi du 7 avril 1902, dans l'ordonnancement des primes ou compensations d'armement, font mensuellement l'objet de trois ordonnances distinctes du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, sur la caisse centrale du Trésor public, établies :

1° Au profit de la Caisse nationale de prévoyance, pour la retenue de 5 o/o effectuée sur les primes à la navigation et les compensations d'armement payées en vertu de la loi du 7 avril 1902, et dont le produit est attribué à cette Caisse par l'article 4 ;

2° Au profit de la Caisse nationale de prévoyance, pour la retenue de 4 o/o effectuée sur les primes à la construction et à la navigation et sur les compensations d'armement payées tant en vertu de la loi du 30 janvier 1893 que de celle du 7 avril 1902, et dont le produit est attribué à cette Caisse par l'article 21 ;

3° Au profit de la Caisse des invalides de la marine, pour la retenue de 2 o/o effectuée ainsi qu'il est dit au paragraphe 2° ci-dessus, et dont le produit lui est attribué par l'article 21, en vue d'accorder des subventions aux diverses institutions maritimes.

Ces ordonnances sont établies au nom du trésorier général de l'établissement des invalides de la marine, qui en fait recette au titre de l'exercice en cours lors de l'encaissement et au compte de la caisse intéressée.

Art. 81. — Le ministre de la marine détermine, après avoir

Digitized by Google

pris l'avis du conseil d'administration de la Caisse de prévoyance, les proportions dans lesquelles le prélèvement de 4 o/o mentionné à l'article précédent sera affecté à la réduction proportionnelle des retenues imposées aux marins pour l'alimentation de cette caisse et à l'allocation de secours distribués par elle aux victimes des naufrages et autres accidents de mer ou à leurs familles.

Art. 82 (D. 25 juillet 1893, art 45). — Les prélèvements, effectués en vertu de l'article 4 ainsi que du paragraphe 3 de l'article 21 de la loi du 7 avril 1902, sont inscrits à deux comptes distincts de la Caisse nationale de prévoyance.

Le paiement des secours alloués est effectué au moyen de mandats délivrés par le ministre de la marine, ou par son délégué, sur la Caisse nationale de prévoyance.

Le prélèvement, effectué en vertu du paragraphe 4 de cet article 21, est inscrit à un compte spécial de la caisse des invalides de la marine.

Les portions de ces prélèvements restées sans emploi en fin d'exercice sont reportées par décret à l'exercice suivant.

Art. 83 (D. 25 juillet 1893, art. 47). — L'allocation des subventions imputées sur le montant du prélèvement de 2 o/o mentionné à l'article 80 s'effectue comme suit :

Les demandes de subventions présentées par les chambres de commerce sont instruites par le ministre du commerce ; celles qui sont présentées par les établissements d'utilité publique sont instruites par les ministres dont relèvent ces établissements.

Il est institué pour l'examen de ces demandes une commission dans laquelle le ministère de la marine, celui du commerce et les départements ministériels dont relèvent les établissements qui ont présenté des demandes sont représentés chacun par deux membres. Les membres de cette commission sont nommés par le ministre de la marine, sur la proposition de chacun des ministres intéressés ; elle élit son président ; elle siège au ministère de la marine et se réunit au moins une fois par an.

Les dossiers des demandes de subvention sont transmis directement à la commission d'examen qui établit un projet de répartition des subventions dans la limite des fonds disponibles et le transmet au ministre de la marine.

Les subventions sont accordées par le ministre de la marine,

Digitized by Google

après avis conforme du ministre dont relève l'établissement subventionné.

Art. 84. — La publication ordonnée par le paragraphe 5 de l'article 21 de la loi du 7 avril 1902 est faite, chaque année, au *Journal officiel* de la République française, dans le mois qui suit l'approbation de la répartition par le ministre de la marine.

Art. 85 (D. 25 juillet 1893, art. 48). — Le compte de l'établissement des Invalides de la marine fait ressortir, pour chaque exercice, au titre de la Caisse nationale de prévoyance et de la Caisse des invalides, l'emploi des prélèvements de 5 o/o, 4 o/o et 2 o/o exercés sur les primes et compensations d'armement.

TITRE VIII

PÉAGES LOCAUX

Art. 86 (D. 25 juillet 1893, art. 41). — Lorsque l'établissement, la modification ou la prorogation des péages locaux prévus par l'article 16 de la loi du 7 avril 1902 est nécessité par des travaux donnant lieu à une déclaration d'utilité publique, les dispositions relatives à ces péages sont comprises dans les pièces sur lesquelles porte l'enquête relative aux travaux.

Toutefois, un registre d'enquête et un exemplaire des pièces du dossier sont, dans tous les cas, déposés au chef-lieu de la commune où est situé le port intéressé.

Art. 87. — S'il n'y a pas lieu à déclaration d'utilité publique, les enquêtes sont faites suivant les formes déterminées par le titre II de l'ordonnance du 18 février 1834, sauf les modifications ci-après :

1° La commission d'enquête se réunit au chef-lieu de la commune où est situé le port intéressé ;

2° Les registre et pièces d'enquête sont déposés au même lieu.

Art. 88 (D. 25 juillet 1893, art. 42). — Les frais de perception des péages locaux sont fixés par le ministre des finances, après avis du ministre du commerce.

Digitized by Google

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES ET TRANSITOIRES

Art. 89. — L'armateur d'un navire à voiles de construction française qui, usant de la faculté accordée par l'article 12 de la loi du 7 avril 1902, veut réclamer pour son navire le bénéfice des dispositions de la loi du 30 janvier 1893 doit, à cet effet, présenter une demande sur timbre.

Cette demande est adressée à la direction générale des douanes.

Il est délivré à l'armateur un certificat constatant cette demande. Le certificat mentionne en outre la date et le numéro de l'acte de francisation et, lorsqu'il s'agit de navires francisés postérieurement à la promulgation de la loi : 1° la date de la déclaration en douane prévue par l'article 12 de la loi du 7 avril 1902 ; 2° la date de mise en chantier.

Ce certificat est remis par l'armateur au commissaire de l'inscription maritime lors de la première demande de liquidation de prime à la navigation.

Art. 90. — En sus des pièces exigées par l'article 74 ci-dessus pour la liquidation des primes à la navigation, il est produit, pour les navires à voiles admis à bénéficier des dispositions de la loi du 30 janvier 1893 conformément à l'article précédent, un certificat de chargement dressé par le receveur des douanes d'après le registre des traversées et les autres papiers de bord et constatant que le navire a transporté, sur les deux cinquièmes au moins de son parcours depuis son départ d'un port français jusqu'à son retour dans un port français, une quantité de marchandises représentant, en tonneaux d'affrètement, au moins les deux tiers de sa jauge nette.

Toutefois, des acomptes pourront être payés avant le retour du navire en France, s'il est justifié par un certificat dressé dans la même forme que la condition indiquée ci-dessus serait remplie pour l'ensemble du voyage en supposant que le navire revienne en France sur lest.

Art. 91. — Pour l'application de l'article 24 de la loi du 7 avril 1902, la constatation de la mise d'un navire en chantier antérieurement au 13 mars 1902 est faite par l'administration des douanes, sur la déclaration du constructeur.

Digitized by Google

Cette déclaration est adressée au receveur des douanes du port de construction, ou au directeur général des douanes si le chantier de construction est situé dans une localité où il n'existe pas de bureau de douane. Elle doit être formulée au plus tard dans le délai d'un mois à partir de la promulgation du présent règlement.

Elle indique la date à laquelle la quille a été montée sur cale ou celle à laquelle la moitié au moins des matériaux destinés à la membrure et au bordé du navire a été effectivement approvisionnée sur les chantiers. Ces énonciations sont vérifiées par l'administration des douanes, dont les agents procèdent, à cet effet, à toutes les investigations qu'ils jugent nécessaires et peuvent, notamment, se faire représenter les livres du constructeur.

Les navires, pour lesquels la déclaration visée au présent article n'a pas été faite dans le délai d'un mois ci-dessus indiqué, sont réputés mis en chantier postérieurement au 13 mars 1902.

Art. 92. — Les divers délais qui sont fixés, à peine de déchéance ou de recul de la prise de rang, dans le titre II du présent décret, et dont le point de départ serait un fait antérieur à sa promulgation, commenceront à courir seulement du jour de cette promulgation.

Art. 93. — Le décret du 25 juillet 1893 est abrogé, à l'exception de l'article 1er.

Le présent décret est applicable aux navires qui demeurent régis par la loi du 30 janvier 1893 jusqu'à l'expiration des échéances fixées par cette loi, sauf en ce qui concerne les justifications correspondant aux conditions nouvelles résultant des articles 5, 6 et 18 de la loi du 7 avril 1902.

Un arrêté du ministre du commerce, concerté avec les ministres de la marine et des finances, fixera la liste des pièces mentionnées dans le présent décret qui ne seront pas exigées pour la constatation du droit aux primes et compensations d'armement acquises par ces navires, ainsi que pour leur liquidation et leur paiement.

Art. 94. — Les ministres du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, de la marine, des finances, des travaux publics et des colonies sont chargés de l'exécution du

Digitized by Google

présent règlement, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française et inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Paris, le 9 septembre 1902.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes,

GEORGES TROUILLOT.

Le ministre de la marine,

CAMILLE PELLETAN.

Le ministre des finances,

ROUVIER.

Le ministre des travaux publics,

E. MARUÉJOULS.

Le ministre des colonies,

GASTON DOUMERGUE.

Arrêté indiquant la liste des pièces non exigées pour la liquidation des primes acquises par les navires régis par la loi du 30 janvier 1893 (exécution de l'art. 93 du décret du 9 septembre 1902).

Le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes,

Vu les lois des 30 janvier 1893 et 7 avril 1902 sur la marine marchande ;

Vu le décret du 9 septembre 1902 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 7 avril 1902 et notamment l'article 93 ainsi conçu :

« Le décret du 25 juillet 1893 est abrogé, à l'exception de l'article 1er.

« Le présent décret est applicable aux navires qui demeurent régis par la loi du 30 janvier 1893 jusqu'à l'expiration des échéances fixées par cette loi, sauf en ce qui concerne les justifications correspondant aux conditions nouvelles résultant des articles 5, 6 et 18 de la loi du 7 avril 1902.

« Un arrêté du ministre du commerce, concerté avec les ministres de la marine et des finances, fixera la liste des pièces mentionnées dans le présent décret, qui ne seront pas exigées pour la constatation du droit aux primes et compensa-

Digitized by Google

tions d'armement acquises par ces navires, ainsi que pour leur liquidation et leur payement » ;

Vu l'avis du ministre de la marine, en date du 26 août 1902 ;

Vu l'avis du ministre des finances, en date du 21 août 1902 ;

Sur le rapport du directeur du commerce et de l'industrie et du directeur du cabinet,

Arrête :

Art 1er. — Pour les navires à vapeur de construction française qui demeurent régis par la loi du 30 janvier 1893 conformément à l'article 11 de la loi du 7 avril 1902, le droit à la prime de navigation est constaté, et les primes sont liquidées, sans qu'il y ait lieu d'exiger la production des certificats de chargement à dresser par le receveur des douanes, prévus par l'article 74 du décret du 9 septembre 1902 dans les alinéas 3° des sous-titres I, II et III.

Dans la déclaration prescrite par l'article 61 de ce même décret, les armateurs des dits vapeurs ne sont pas tenus d'indiquer le maximum de charge du navire ni sa vitesse. Le certificat à délivrer par le receveur des douanes pour constater la conformité de la déclaration avec les titres officiels sera modifié en conséquence.

De même, le registre des traversées pour les navires ci-dessus visés pourra ne pas porter les énonciations relatives au chargement du navire, mentionnées à l'article 63 du règlement d'administration publique.

Art. 2. — En ce qui concerne la constatation du droit à la prime et la liquidation des primes pour les navires à voiles admis à bénéficier des dispositions de la loi du 30 janvier 1893, conformément à l'article 12 de la loi du 7 avril 1902, les certificats visés par l'article 1er du présent arrêté devront être produits en y apportant, dans les énonciations, les modifications prescrites par l'article 90 du décret du 9 septembre 1902.

Fait à Paris, le 9 septembre 1902.

GEORGES TROUILLOT.

Digitized by Google

BELGIQUE

Loi portant abrogation de l'article 38 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime.

Léopold II, etc.

Les Chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit:

Article unique. — L'article 38 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime est abrogé (1).

Promulguons, etc.

Le 12 juin 1902.

(1) L'article 38 de la loi du 21 août 1879 portait défense de débarquer la cargaison avant le dépôt du rapport de mer.

BIBLIOGRAPHIE

Le programme maritime de 1900-1906, par J. de Lanessan, député, ancien ministre. 2e édition. augmentée d'une préface nouvelle, 1 vol. — Paris, Félix Alcan, éditeur, 1902.

Les conditions de la nationalité des navires, d'après la législation des différents pays maritimes, par H. Fromageot, docteur en droit, avocat à la Cour d'appel de Paris. — Paris, R. Chapelot et Cie, éditeurs, 1903.

Le détroit de Magellan au point de vue international, par J. M. Abribat, docteur en droit de l'Université de Paris, avocat près les Cours et Tribunaux du Chili. — Paris, A. Chevalier-Marescq et Cie, éditeurs, 1902.

Table générale par ordre alphabétique, faisant suite au répertoire publié par M. E. Muzard, *et comprenant les matières contenues dans les douze dernières années, 1889 à 1900, du* Journal des Tribunaux de commerce. — Paris, A. Chevalier-Marescq et Cie, éditeurs, 1901.

La loi du 9 juillet 1902 et les actions de priorité, par Constantin Maréchal, avocat. — Paris. A. Chevalier-Marescq et Cie, éditeurs, 1903.

La société anonyme d'après le droit civil russe, par F. Mallieux, avocat près la Cour d'appel de Liège, docteur en philosophie et lettres, professeur de langue et de droit russes à l'Université de Bruxelles et à l'Ecole des hautes études commerciales et consulaires de Liège. — Paris, L. Larose, Bruxelles, Vve F. Larcier, éditeurs, 1902.

I congressi internazionali marittimi di Parigi e di Monaco, di Carlo Bruno. — Rivista marittima, estratto dal fasc. d'ottobre 1902. — Roma, tip. ditta L. Cecchini, 1902.

ARTICLES A CONSULTER:

Jurisprudence en matière de droit maritime, par M. Lyon-Caen. — Revue critique de législation et de jurisprudence, t. XXXI, n° 11, nov. 1902, p. 529.

Inscrits et non inscrits devant la loi (lois du 9 avril et du 21 avril 1898) par E. Fron, avocat. — Bulletin trimestriel de l'Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes, VIIe année, juillet-septembre 1902, n° 3, p. 343.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR-GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

9 décembre 1902

Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Avarie. Mouillure. Marchandise. Vice propre. Preuve. Charge des assureurs. Libération. — Assurances sur facultés. Avaries. Appareil de ventilation. Défaut de fonctionnement. Faute de l'équipage. Baraterie du capitaine. Police. Risque couvert. Assureurs. Responsabilité. — Assurances sur facultés. Mauvais temps. Aération de la cale. Suspension. Présomption. Fortune de mer. Charge des assureurs.

Navire : « Embleton ».

I. — En matière d'assurances maritimes, c'est aux assureurs qu'il appartient, pour dégager leur responsabilité, de prouver que l'avarie de mouillure, dont est atteinte la marchandise assurée, provient du vice propre de cette marchandise.

II. — Si la marchandise chargée a été avariée, faute par l'équipage d'avoir fait fonctionner les appareils de ventilation et d'aération, l'assureur est responsable de l'avarie, lorsque, d'après la police, il est garant de la baraterie du capitaine.

III. — Le juge du fond peut valablement présumer, d'après les éléments du débat, que l'aération de la cale a été forcément suspendue, par suite du mauvais temps, ce qui constitue une fortune de mer mettant à la charge des assureurs sur facultés l'avarie qui s'en est suivie.

Compagnie Helvetia c. Frugès.

ARRÊT

« La Cour,

Sur le moyen de cassation pris de la violation des articles 1 et 3 de la police, 7 de la loi du 20 avril 1810 :

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 289.

Digitized by Google

Attendu qu'une partie du chargement du voilier *Embleton*, expédié de Saïgon à Bordeaux, étant arrivée dans ce port gâtée par l'humidité, il incombait aux assureurs d'établir, pour leur libération, que cette avarie provenait du vice propre de la chose ; qu'il a été constaté par l'expertise, dont fait état l'arrêt attaqué, que la dite avarie ne se serait point produite si, pendant la traversée, l'intérieur du navire avait été convenablement aéré et ventilé suivant l'usage ; qu'à supposer que le fait de n'avoir pas mis en service les appareils disposés à cet effet sur l'*Embleton* fût imputable à l'équipage, la responsabilité de la Compagnie n'en serait pas dégagée, puisqu'aux termes de l'article 1er de sa police, elle était garante de la baraterie, c'est-à-dire des fautes du capitaine ; qu'en s'arrêtant, au surplus, à la présomption, tirée des éléments du débat, que l'aération de la cale avait été forcément suspendue, par suite des gros temps, ce qui constituait une fortune de mer dont le risque était couvert par l'assurance, les juges du fond n'ont nullement violé la loi du contrat ;

Attendu que les conclusions des intimés devant la Cour de Bordeaux ne tendaient point à ce que le protêt d'avaries dressé devant le Consul d'Angleterre fût écarté du débat, mais seulement à ce qu'il ne fût pas considéré, au point de vue de sa force probante, comme équivalent à un rapport de mer, conforme aux prescriptions des articles 242, 247 du Code de commerce ; que les juges du fond ont eu tel égard que de droit à ces conclusions, en ne retenant le dit acte qu'à titre de renseignement qui confirmait l'opinion des experts et s'ajoutait à la présomption de droit, laquelle s'élevait en faveur de l'assuré ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 9 décembre 1902. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Cotelle, rapp. ; M. Mérillon, av. gén. ; Me Morillot, avocat.

Observations. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, objet du présent pourvoi, du 11 mars 1901, ce Rec., XVII, p. 409 et les notes.

I. — Voyez Cassation, 30 mars 1898, ce Rec., XV, p. 591 ; Aix, 28 juillet 1901, *ibid.*, XVIII, p. 20 et les notes sous ces décisions.

II. — Voyez Aix, 1er avril 1878, *H.*, 79. 2. 232 ; Rouen, 5 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 491 et la note.

Digitized by Google

III. — Voyez l'arrêt frappé de pourvoi et la note. Sur les pouvoirs du juge du fond, comp. Cassation, 16 novembre 1898, ce Rec , XIV, p. 329 et la note.

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

29 novembre 1902

Assurances maritimes. Police. Clause compromissoire. Contestations nées directement du contrat. Application. Assureurs. Fait des tiers. Exonération de responsabilité. Clause inapplicable. Commissionnaire-transitaire. Avaries. Responsabilité. Agent d'assurances rédacteur de la police. Inexécution des instructions. Responsabilité. Actions. Action contre les assureurs. Lien nécessaire. Avarie. Responsabilité. Juge du fond. Pouvoir souverain d'appréciation. Art. 59 C. pr. civ. Application. Tribunal du domicile du commissionnaire-transitaire. Compétence.

Navires : « Transvaal », « Port-de-Nison », « Basuto », « Devonshire », « Kendall », « Castle-Leitrem » et « Knight of S. Georges ».

En stipulant dans la police d'assurance maritime que les contestations qui s'élèveront, au sujet de son exécution, entre les assureurs et les assurés seront jugées par des arbitres, les parties ont eu en vue les contestations qui naîtraient directement du contrat d'assurance ; mais il n'a pas été dans leur intention d'envisager le cas où les assureurs entendraient s'exonérer de la responsabilité qui leur incombe, en invoquant le fait ou la négligence des tiers avec lesquels l'assuré aurait contracté.

Les actions intentées contre le commissionnaire-transitaire pour le faire déclarer responsable des avaries, et contre l'agent d'assurances, qui n'a pas tenu compte, dans la rédaction de la police, des instructions de l'assuré, se rattachent à l'action dirigée contre les assureurs par un lien nécessaire, la question de responsabilité, et par un fait unique, l'avarie des marchandises.

Du moins, ces constatations rentrent dans les pouvoirs souverains d'appréciation du juge du fond.

Dans ces conditions, il y a lieu de décider que, malgré la clause compromissoire, l'assuré a pu valablement assi-

Digitized by Google

gner avec le commissionnaire-transitaire et devant le Tribunal du domicile de ce dernier, en vertu de l'article 59 du Code de procédure civile, l'agent d'assurances et les assureurs.

COMPAGNIE HELVETIA C. CAULLIEZ.

La Cour d'appel de Douai avait rendu l'arrêt suivant :

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que les causes sont connexes, qu'il échet d'en opérer la jonction ;

Attendu que les diverses Compagnies d'assurances maritimes d'Anvers appelantes ont assuré à concurrence de leur qualité respective les marchandises d'Henri Caulliez pour une somme de un million cinq cent mille francs au maximum par vapeur et de huit cent mille francs par voilier et par voyage d'un ou plusieurs ports d'Australie à un port d'Europe. avec faculté de réexpédition à tous autres ports d'Europe, risques de transport jusqu'à l'intérieur compris, par n'importe quels voies et moyens de transport ;

Attendu que Caulliez a chargé en Australie des balles de laine sur les vapeurs *Transvaal*, *Port-de-Nison*, *Basuto*, *Devonshire*, *Kendall*, *Castle-Leitrem*, à destination de Dunkerque et Londres, suivant les déclarations d'aliment qu'il a données à Poullier, agent à Lille des diverses Compagnies appelantes ; que les capitaines de ces vapeurs déchargèrent toutes les laines à Dunkerque ; que Caulliez en fit réexpédier une partie à Londres, après en avoir avisé les Compagnies d'assurances ; qu'il fut reconnu que 449 balles étaient avariées ; que Caulliez informait sitôt de ce fait les agents des Compagnies à Londres et Poullier, conformément aux énonciations des polices ; que l'expertise constata que ces balles étaient avariées de plus de 3 o/o et furent vendues sous la mention *damaged* ; qu'il en résulta pour Caulliez une perte de 79.966 fr., représentant l'importance des avaries subies par la marchandise ;

Attendu que Caulliez avait fait également assurer par le vapeur *Knight of S. Georges* un chargement de balles de laines à destination d'Anvers ; que le capitaine du bâtiment, ayant fait escale à Dunkerque, y déchargea ces balles et les fit réexpédier par chemin de fer à Anvers ; qu'à leur arrivée elles furent reconnues avariées ; que le montant des avaries consta-

tées, y compris les frais d'expertise, s'éleva à 2.320 francs ; que Caulliez réclama aux Compagnies d'assurances la perte totale subie par lui, fixée d'après les expertises à 82.226 fr. ; que les Compagnies refusèrent de payer cette somme par le motif que les balles de laine, ayant été déchargées sur le quai de Dunkerque dans les premiers mois de l'année 1900, à une époque d'encombrement extraordinaire, y ont séjourné exposées aux intempéries de la saison sans être aucunement garanties ; que les avaries survenues à ces balles devaient donc être attribuées à la négligence des transitaires chargés par Caulliez de la réexpédition des marchandises ; que les Compagnies ont invoqué comme second motif de refus pour les chargements de tous ces navires, à l'exception de celui du *Knight of S. Georges*, que les polices d'aliment étaient libellées pour couvrir le voyage d'un port d'Australie à Londres et de Londres à Dunkerque et non point d'un port d'Australie à Dunkerque et de Dunkerque à Londres, et ont prétendu que la réexpédition de Dunkerque à Londres n'était pas couverte par l'assurance malgré la clause de la police générale mentionnant que les marchandises pouvaient être réexpédiées d'un port d'Europe à un point quelconque d'Europe par chemin de fer ou par navire sans aucune interruption de risques ;

Attendu qu'après avoir usé sans résultat de réclamations amiables durant une année entière, Caulliez a fait assigner devant le Tribunal de commerce de Tourcoing : 1° les Compagnies d'assurances ; 2° Gondrand frères, commissionnaires-expéditeurs, chargés de la réexpédition des marchandises à Dunkerque et 3° Poullier, agent des Compagnies d'assurances à Lille et rédacteur des polices incriminées, pour s'entendre les assignés condamner soit solidairement entre eux, soit l'un à défaut de l'autre à lui payer la somme de 82.286 fr., montant du préjudice à lui causé par les avaries constatées, à l'exception de Poullier, qui n'était assigné que pour 79.966 fr., la différence provenant de la somme de 3.226 fr. montant des avaries éprouvées par les marchandises chargées sur le *Knight of S. Georges*, pour lesquelles la police n'était point discutée ;

Attendu que Gondrand frères, commissionnaires-transitaires, ont leur siège social à Milan ; qu'ils possèdent à Tourcoing une agence principale ; que les contrats en vertu desquels ils ont été assignés ont été passés à Tourcoing et avec

Digitized by Google

l'agence de cette ville ; que Tourcoing était leur lieu de paiement ; qu'ils sont donc assignés à bon droit devant le Tribunal de commerce de cette ville ; qu'ils ne l'ont jamais contesté ;

En ce qui concerne les diverses Compagnies d'assurances d'Anvers :

Attendu qu'elles ont invoqué, pour décliner la compétence du Tribunal, l'article 14 de leur police d'après lequel les contestations élevées entre les assureurs et les assurés, au sujet de l'exécution de la police, sont jugées par trois arbitres à désigner par les intéressés ;

Attendu que l'article 332 du Code de commerce reconnaît la validité de la clause compromissoire en matière d'assurance maritime ; que toutefois cette clause, par laquelle les parties s'engagent à soustraire leurs différends aux juridictions établies, n'est nullement d'ordre public et que les parties peuvent librement y renoncer, soit partiellement, soit totalement, pour s'en remettre aux tribunaux de droit commun ;

Attendu en fait qu'en janvier 1900, les assureurs, préoccupés de l'encombrement extraordinaire des quais du port de Dunkerque, sur lesquels se trouvaient déposées environ 80.000 balles de laine exposées aux intempéries de la saison, ont pris la résolution de notifier aux assurés qu'ils entendaient dégager leur responsabilité des dommages résultant des négligences qu'ils imputaient aux agents transitaires avec qui avaient traité les assurés ; que, par délibération du 30 janvier 1900, le Comité des assureurs d'Anvers, pour arriver à s'exonérer des clauses de leurs polices, et à faire consacrer la responsabilité des transitaires, décida que les assurés citeraient eux-mêmes ceux-ci devant le Tribunal de Dunkerque, en appelant en garantie les assureurs ;

Attendu que le 3 février 1900, en transmettant à Caulliez cet avis du Comité des assureurs d'Anvers, Poullier lui a notifié que les Compagnies assureurs de l'intimé donnaient leur adhésion et se ralliaient à tout ce qui a été adopté par le dit Comité ;

Attendu qu'en consentant d'être appelées en garantie devant un Tribunal pour la solution de ces litiges, les Compagnies renonçaient par là même nécessairement à se prévaloir de la clause compromissoire, pour la nature spéciale des contestations soulevées par elles, celles portant sur leur exonération par suite des négligences imputées aux transitaires, dans

Digitized by Google

cette période d'encombrement des quais de Dunkerque, du commencement de l'année 1900, pendant laquelle sont précisément arrivés en janvier et février les bâtiments chargés des laines assurées par Caulliez ;

Attendu que de son côté Caulliez, en saisissant de ces mêmes contestations la juridiction ordinaire, a également renoncé à se prévaloir de la clause compromissoire, en ce qui concerne le litige actuel ; qu'en conséquence la juridiction de droit commun est valablement saisie ;

Attendu en outre que par cette clause de la police « les contestations qui s'élèveront entre les assureurs et les assurés au sujet de l'exécution de la police seront jugées par des arbitres », les parties ont eu en vue ces contestations toujours à peu près de même nature, naissant du contrat d'assurance maritime, mais qu'il n'a été nullement dans leur intention d'envisager le cas où les assureurs entendraient s'exonérer vis-à-vis de l'assuré de la responsabilité qu'ils reconnaissent leur incomber aux termes de la police, en invoquant le fait, la négligence des tiers avec qui l'assuré aurait contracté ; qu'en ce cas il y a nécessité que ces tiers soient appelés à débattre contradictoirement les faits d'où résulterait leur négligence, puisque c'est précisément la responsabilité reconnue de ces tiers qui créerait l'exonération des assureurs ;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède que la demande intentée par Caulliez contre Gondrand frères, co-défendeurs, à qui la clause compromissoire est étrangère, a un caractère sérieux et que le principe écrit dans l'article 59, § 2, du Code de procédure civile aussi bien que la nécessité commandaient en l'espèce au juge, investi de la compétence ordinaire à l'égard de tous les défendeurs, de retenir la connaissance du litige ; que, si les actions qu'exerce Caulliez contre les assureurs et contre les transitaires ne dérivent pas du même contrat, elles se rattachent à un fait unique, l'avarie des marchandises ; qu'elles présentent à juger une seule et même question, celle de savoir qui est responsable vis-à-vis le demandeur ; qu'il y a donc entre les deux actions un lien nécessaire autorisant celui-ci à assigner les défendeurs devant la même juridiction ;

En ce qui concerne la demande dirigée contre Poullier :

Attendu qu'il est cité pour le cas où les Compagnies prétendraient être déchargées de toute responsabilité, parce que les polices d'aliment indiquent le voyage d'un ou plusieurs

Digitized by Google

ports d'Australie à Londres et de Londres à Dunkerque; que, tout en protestant contre cette prétention, Caulliez n'avait pas à s'en faire juge; qu'il a donc appelé en cause Poullier, rédacteur de ces polices, en prétendant que celui-ci serait responsable de la déchéance si elle venait à être admise, puisqu'il avait reçu de lui des ordres d'établir ces polices en indiquant le voyage d'Australie à Dunkerque et de Dunkerque à Londres;

Attendu que, les Compagnies d'assurances étant valablement assignées devant le Tribunal de Tourcoing, Poullier y a été dans les termes ci-dessus valablement mis en cause; qu'aux termes de l'article 181 C. pr. civ., ceux qui seront assignés en garantie seront tenus de procéder devant le Tribunal où la demande originaire est pendante, encore qu'ils dénient être garants; que la doctrine et une jurisprudence constante s'inspirant de l'esprit de cette disposition, dont le but est d'éviter les contrariétés de décision, lui donnent une interprétation extensive et l'appliquent justement à toutes personnes assignées comme tenues de l'obligation d'indemniser autrui d'un préjudice dont elles auraient été la cause, encore que l'action ne procède point d'un véritable contrat de garantie;

Attendu que le moyen tiré de ce que les Compagnies d'assurances sont responsables des faits et agissements de leur préposé et ne peuvent se prévaloir des erreurs que celui-ci aurait commises est un argument tiré du fond qui sera apprécié par le juge compétemment saisi, mais qui ne peut être d'aucune influence sur la question de compétence;

Par ces motifs,

Joint comme connexes les causes...

Confirme le jugement dont est appel, dit qu'il sortira effet et condamne les Compagnies d'assurances maritimes et Poullier aux dépens de la cause d'appel;

Les condamne également à l'amende consignée par chacun d'eux. »

Du 16 décembre 1901. — 1re ch. — Prés. : M. Bosquet, prés. ; M. Schuler, av. gén. ; plaid. : Mes Maillard, de Prat et Allaert, avocats.

Sur pourvoi en cassation :

Digitized by Google

ARRÊT

« La Cour,

Sur les deux moyens réunis, pris de la violation des articles 1134 Code civil, 14 de la police d'Anvers, 59 Code proc. civ., 1353 Code civil, 332 Code com., 79, 97, 106, 188 et suiv. Code proc. civ. et des droits de la défense :

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué qu'en stipulant dans la police que les contestations qui s'élèveront au sujet de son exécution, entre les assureurs et les assurés, seront jugées par des arbitres, les parties ont eu en vue les contestations qui naissent directement du contrat d'assurance maritime; mais qu'il n'a été nullement dans leur intention d'envisager le cas où les assureurs entendraient s'exonérer de la responsabilité qui leur incombe en invoquant le fait ou la négligence de tiers avec lesquels l'assuré aurait contracté; qu'il en résulte également que la demande de Caulliez, assuré, contre Gondrand frères, transitaires, et contre Poullier, agent d'assurances, a un caractère sérieux, qu'elle se rattache à l'action dirigée contre les assureurs par un lien nécessaire et par un fait unique, l'avarie des marchandises ; qu'une seule question est à juger, celle de savoir qui est responsable de cette avarie ; que cette responsabilité ne peut être appréciée sans un débat contradictoire entre tous les intéressés ;

Attendu qu'en l'état de ces constatations, qui rentraien dans ses pouvoirs, la Cour de Douai a pu, sans violer ni le contrat ni les textes visés au pourvoi, déclarer que l'assuré avait valablement assigné, en vertu de l'art. 59, second alinéa, du Code de procédure civile, tous les défendeurs devant le Tribunal de Tourcoing, lieu du domicile des transitaires et que ce Tribunal avait compétence pour retenir la cause aussi bien à l'égard des assureurs se prévalant de la clause compromissoire que des autres défendeurs, auxquels elle est étrangère ;

Attendu que cette décision sur le sens de la police et sur l'intention de ceux qui l'ont signée enlève tout intérêt au grief du pourvoi tiré de ce que la Cour de Douai aurait fait état d'une renonciation des assureurs à se prévaloir de la clause litigieuse, alors que cette renonciation s'appliquait exclusivement à une autre instance ; qu'il importe peu, en effet, qu'ils aient ou non renoncé à cette clause, dès lors qu'il résulte des termes de l'arrêt attaqué qu'elle demeurait sans application

Digitized by Google

possible par suite de la mise en cause de tiers dont la responsabilité devait être débattue contradictoirement avec les assureurs ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Du 25 novembre 1902. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Puech, rapp. ; M. Mérillon, av. gén. ; Me De Valroger, avocat.

Observation. — La Cour de cassation a déjà jugé que, si les actions dirigées par le destinataire, à raison des avaries survenues aux marchandises, l'une contre le transporteur, l'autre contre les assureurs, procèdent de deux contrats distincts, elles se rattachent cependant à un fait unique, l'avarie des marchandises ; que, la responsabilité devant peser soit sur le transporteur, soit sur les assureurs, selon que l'avarie résulte d'une faute du transporteur ou d'une fortune de mer, cette alternative établit entre les deux actions un lien nécessaire qui autorise le destinataire à assigner les deux défendeurs devant la même juridiction. Voyez Cassation, 29 juillet 1868, *Sirey*, 68. 1. 404 ; Marseille, 17 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 144 et la jurisprudence en note. Comp. Cassation, 14 mars 1883, *Dalloz*, 83. 1. 377. En sens contraire, voyez Aix, 23 mai 1892, ce Rec., VII, p. 664. Comp. Cassation, 21 janvier 1863, *Sirey*, 63. 1. 67 et la note ; Bastia, 20 mars 1899, ce Rec., XIV, p. 772 ; Rouen, 19 juillet 1893, *ibid.*, IX, p. 170 ; Havre, 10 décembre 1895, *ibid.*, XI, p. 586 ; Alexandrie, 29 avril 1893, *ibid.*, IX, p. 274.

En ce qui concerne l'action en responsabilité dirigée contre l'agent d'assurances rédacteur de la police, comp. Cassation, 4 juillet 1860, *Sirey*, 60. 1. 718.

Sur tous les points qui précèdent, comme sur l'interprétation de la clause compromissoire, la Cour de cassation, dans l'arrêt rapporté, se retranche derrière le principe d'interprétation et d'appréciation souveraines des juges du fond. Comp. Cassation, 5 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 289 et la note.

Mais l'article 59 § 2 du Code de procédure civile est-il applicable, en l'état de la clause compromissoire largement interprétée ? Pour l'affirmative, voyez Marseille, 19 octobre 1891, ce Rec., VII, p. 310 et la note ; *contrà* Aix, 23 mai 1892, précité ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, no 1211.

On peut rapprocher de cette question celle de savoir si

Digitized by Google

l'attribution de compétence à un tribunal désigné laisse subsister le droit d'appeler en garantie devant un autre tribunal. Voyez sur ce point Marseille, 11 juin 1889, ce Rec., V, p. 384; Caen, 16 avril 1890, *ibid.*, VI, p. 170. Comp. Rouen, 15 mars 1893, *ibid.*, VIII, p. 649 ; Nantes, 3 décembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 504 ; Alger, 13 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 343 et la note.

COUR D'APPEL DE ROUEN

5 novembre 1902

Assurances maritimes. Assurance sur corps. Art. 350 C. com. Avaries-dommages. Avaries-frais. Déchirure de la coque et de la quille. Chargement. Déchargement. Mise du navire en cale sèche ou sur le slip. Frais du consignataire et du courtier maritime au port de réparations. Charge des assureurs. Art. 397 et 403 C. com. Vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations. Avaries particulières. Marins engagés à la part. Charge des assureurs. Fixation approximative. — Assurances maritimes. Art. 353 C. com. Baraterie de patron. Faute intentionnelle ou non intentionnelle du capitaine. Faute de l'équipage. — Echouement. Définition. Navire. Bas-fond. Arrêt. Insuffisance d'eau.

Navire : « Richelieu ».

I. — Les avaries dont les assureurs sont tenus, par application de l'article 350 du Code de commerce, comprennent les avaries-dommages et les avaries-frais, qui sont la conséquence directe et immédiate de l'accident ; c'est-à-dire. non seulement les déchirures matérielles de la coque, de la quille et autres, le bois, le fer, la main-d'œuvre, mais encore le chargement et le déchargement de la cargaison indispensables pour entreprendre les réparations, la mise du navire en cale sèche ou sur le slip, les frais du consignataire et du courtier maritime dans le port de réparations, et enfin la nourriture et les salaires de l'équipage pendant les réparations.

Les vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations sont spécialement visés par les articles 397 et 403 comme constituant des avaries particulières au navire qui

Digitized by Google

doivent être remboursées par les assureurs, sauf stipulation contraire.

Il importe peu que les marins soient engagés à la part ou au profit et ne touchent pas de gages; le contrat d'engagement, étant étranger aux assureurs, ne peut en effet modifier le caractère général et absolu de l'assurance; les gages de l'équipage doivent donc être fixés par approximation.

II. — La baraterie de patron, prévue par l'article 353 du Code de commerce et mise à la charge des assureurs par la police d'assurance, s'applique à la faute du capitaine intentionnelle ou non, et comprend aussi celle de l'équipage.

III. — Il y a échouement lorsqu'un navire donne ou passe sur un bas-fond, où il touche et est arrêté, parce qu'il n'y a pas assez d'eau pour le soutenir; l'échouement peut être momentané, avec bris ou sans bris.

MONNIER ET TUBEUF c. ASSUREURS PARTICULIERS DE FÉCAMP.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que le débat devant la Cour, bien que réduit au remboursement des vivres et salaires de l'équipage du *Richelieu* pendant les réparations nécessitées par le sinistre du 19 mars 1901, soulève la question de savoir si ce sinistre était compris dans la stipulation de la police d'assurance intervenue entre parties et en cas d'affirmative quelle est l'étendue de la garantie promise, et notamment si elle oblige les assureurs, qui ont déjà remboursé aux assurés, avant tout procès, la presque totalité des dommages, à leur payer en outre le montant des vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations, évalués par le dispacheur à 1.832 fr. 45;

Attendu, sur la première question, qu'aux termes de l'article 1er de la police les assureurs ont promis garantie aux assurés à raison des avaries du navire *Richelieu* résultant notamment d'un échouement ou d'un abordage produit par un corps flottant;

Qu'en fait il n'est pas contestable, au vu du rapport de mer du capitaine du *Richelieu*, que le navire, au moment où il manœuvrait pour sortir du port de Fécamp avec son remorqueur, a été arrêté par « une masse quelconque », dit le rapport, ayant touché le fond, et qu'à ce moment il n'avait

Digitized by Google

plus assez d'eau sous le gouvernail pour maintenir sa ligne de flottaison; que dans cette position critique il a été rejeté sur la jetée et sur les fermes de l'estacade et que, par suite de ce heurt violent, il a reçu des avaries à la quille, à la coque, à la fausse étrave et à l'étrave, qui ont été broyées, et aux bouchons babord qui avaient porté sur la roche;

Que toutes ces circonstances, empruntées au rapport de mer et aux constatations des experts appelés à constater les avaries, sont bien caractéristiques de l'échouement; qu'il y a échouement, disent les auteurs, lorsqu'un navire donne ou passe sur un bas-fond, où il touche et est arrêté parce qu'il n'a pas assez d'eau pour le soutenir; que l'échouement peut être momentané, avec bris ou sans bris;

Que par conséquent l'accident survenu au *Richelieu* le 19 mars à sa sortie du bassin de Fécamp rentre bien dans les prévisions de la police, obligeant ainsi les assureurs à en supporter les conséquences dommageables;

Attendu d'autre part que l'article 2 de la police dispose expressément que les assureurs répondent de la baraterie du patron;

Qu'il n'est pas douteux, aux termes de l'article 353 du Code de commerce sainement interprété, que la baraterie de patron s'applique à la faute du capitaine, intentionnelle ou non, et qu'elle comprend aussi celle de l'équipage;

Qu'en fait il ressort du rapport de mer du capitaine du *Richelieu* que ce dernier n'était pas à son poste au moment de la sortie du navire; qu'en outre il a donné au timonier un ordre brusque et énigmatique qui a été mal interprété et dont l'exécution a produit une déviation dans la marche du navire à travers le chenal et enfin qu'au moment où le capitaine a lui-même redressé la barre pour corriger la manœuvre défectueuse du timonier et avant que l'effet de ce redressement ait pu se faire sentir, l'amarre du remorqueur s'est rompue et l'échouement s'est produit;

Qu'il ne saurait être douteux, dans de pareilles conditions de fait qui sont constatées au procès, que l'accident est arrivé par la faute initiale du capitaine et du timonier, puisque, si le capitaine n'avait pas donné un ordre énigmatique et si le timonier n'avait pas exécuté une manœuvre contraire à celle qui devait être effectuée, le navire n'aurait pas dévié dans le chenal et l'échouement momentané avec toutes ses suites dommageables aurait pu être évité;

Digitized by Google

Qu'au surplus cette faute initiale a été formellement reconnue par le deuxième dispacheur choisi par les parties et par les assureurs eux-mêmes qui n'ont pas voulu s'en rapporter aux conclusions du premier dispacheur désigné, qui cependant les avait déclarés indemnes de toute responsabilité; qu'enfin elle a été non moins compétemment proclamée en termes formels par les juges consulaires dans la décision dont est appel;

Attendu, sur l'étendue de cette garantie, qu'elle oblige les assureurs dans les termes généraux de la police et du droit commun à réparer toutes les conséquences de l'accident; qu'aux termes de l'article 350 Code com., universellement intepрété en ce sens, les avaries dont les assureurs sont tenus comprennent tout à la fois les *avaries-dommages* et ce qu'on est convenu d'appeler les *avaries-frais*, qui sont la conséquence directe et immédiate de l'accident, c'est-à-dire non seulement les déchirures matérielles de la coque, de la quille et autres, le bois, le fer, la main-d'œuvre qui, bien que non désignés dans la police, n'en sont pas moins à leur charge, mais encore le chargement et le déchargement indispensables pour pouvoir entreprendre les réparations, la mise du navire en cale sèche ou sur le slip, les frais du consignataire et du courtier maritime dans le port de réparations, et enfin la nourriture et les salaires de l'équipage pendant les réparations;

Que toutes ces dépenses sont bien la conséquence de l'accident et que bien évidemment, si l'armement n'en était pas remboursé, il ne serait pas totalement indemnisé;

Que spécialement les vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations sont expressément visés dans les articles 397 et 403 du Code de commerce comme constituant des avaries particulières au navire, devant lui être remboursées par les assureurs sauf stipulation contraire;

Que, si les assureurs de Fécamp entendaient se soustraire au remboursement de ces vivres et de ces salaires pendant les réparations, il ne tenait qu'à eux de mentionner cette restriction dans la police et d'en faire l'objet d'une stipulation spéciale, mais que le silence de la convention ne peut être interprété dans ce sens, les dérogations à des engagements précis et formels et les exceptions à une règle de droit commun ne pouvant se présumer et devant être expressément formulées;

Que c'est ainsi que les polices de Paris de 1888 mentionnent

Digitized by Google

en propres termes cette dérogation dans leurs conditions générales et que les mutualistes de Fécamp qui sont des professionnels ne sauraient à cet égard exciper de leur ignorance ;

Attendu que l'usage invoqué par les intéressés ne saurait prévaloir contre cette argumentation, mais que ce prétendu usage n'est établi par aucun document probant, les règlements produits ne faisant pas connaître le texte des polices que les dispacheurs leur ont appliqué ;

Qu'il paraît donc certain que, sauf stipulation contraire dont la preuve n'est pas rapportée, les assureurs de Fécamp sont bien obligés de rembourser aux assurés la dépense de vivres et de gages de l'équipage pendant les réparations du *Richelieu* à Rouen ;

Attendu que, pour faire échec à cette solution, les premiers juges se sont fondés tout à la fois sur le silence de la police et sur la nature spéciale de l'armement du *Richelieu* où le marin navigue à la part et non au mois ou au voyage et n'a pas de fret ; que le tribunal ajoute qu'il n'y a pas lieu à assurance là où il n'y a pas de risque, et qu'enfin aucun préjudice appréciable et pouvant se chiffrer sur une base certaine n'a été subi par les propriétaires du *Richelieu* comme conséquence de la consommation des vivres et de l'allongement ou retardement du voyage pendant les réparations ;

Mais attendu que la police, conçue dans des termes généraux en ce qui concerne le remboursement de toutes les dépenses occasionnées par le sinistre, ne fait aucune distinction et ne mentionne aucune exception, qu'elle fait la loi des parties et qu'elle doit recevoir sa pleine et entière exécution ;

Que, si le contrat d'engagement des marins du *Richelieu* affecte un caractère particulier en ce qu'ils sont à la part, au profit s'il en existe, ce contrat est étranger aux assureurs qui n'y ont pas été parties, et les risques d'expédition qui peuvent en résulter pour l'équipage ne sauraient en aucune façon modifier le caractère général et absolu du contrat d'assurance intervenu ;

Qu'il est d'ailleurs à peine besoin de faire remarquer, en ce qui concerne une prétendue absence de préjudice appréciable, que, si le sinistre n'était pas survenu, l'équipage ne se serait pas nourri pendant les réparations aux dépens de l'approvisionnement de l'armement et ces vivres ainsi consommés pendant dix-sept jours se seraient retrouvés en excédent lors

Digitized by Google

du règlement et de la liquidation de la campagne de pêche, et d'autre part et en ce qui concerne les gages de l'équipage pendant les réparations, les propriétaires du *Richelieu* ne seraient pas tenus envers l'équipage d'une indemnité représentative de ces gages à raison de l'allongement du voyage résultant des réparations, ainsi qu'en dispose expressément l'art. 257 *in fine* ;

Et par conséquent, par la faute du capitaine et par suite de la réalisation d'un des événements prévus par la police, les assurés, du chef de la dépense de vivres et de gages de l'équipage pendant les réparations, subissent un préjudice réel, certain, conséquence directe et immédiate de l'accident, que la réunion des assureurs de Fécamp doit juridiquement et équitablement réparer ;

Attendu, sur la base de liquidation de ce préjudice, que les premier et deuxième dispacheurs l'ont fixé l'un et l'autre de la manière suivante : les vivres pendant vingt-un jours à raison de 1.081 fr. 50, les gages pendant le même temps à 1.082 fr. 15, d'où il faut retrancher les 431 fr. 20 remboursés par les assureurs pour quatre journées d'aller et retour de Fécamp à Rouen, soit pour dix-sept jours la somme totale de 1.832 fr. 45 ;

Attendu que les intimés qui succombent doivent supporter les dépens ;

Par ces motifs,

Met le jugement à néant ;

Corrigeant et réformant, dit et juge que les avaries résultant du sinistre survenu au *Richelieu* le 15 mars 1901 étaient à la charge des assureurs en vertu des articles 1er et 2 de la police et qu'ils en devaient la réparation avec toutes leurs suites directes et nécessaires ;

Dit et juge également que la dépense de vivres et gages de l'équipage pendant la réparation était un accessoire nécessaire du dommage causé ; qu'aucune exception dérogatoire au droit commun n'a été stipulée dans la police quant à ce ; que le remboursement de ces vivres et de l'indemnité représentative des gages pendant les réparations en vertu de l'article 257 du Code de commerce a été justement fixé à 1.832 fr. 45 ;

En conséquence condamne les assureurs de Fécamp à payer à Monnier et Tubeuf, propriétaires du *Richelieu*, la somme

Digitized by Google

de 1.832 fr. 45 pour les causes sus-indiquées avec intérêts du 1er mai 1901, conformément à l'art. 5 de la police ;

Les condamne en outre aux dépens de première instance et d'appel. »

Du 5 novembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Berchon, 1er pr. ; M. Réguis, av. gén. ; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre) et O. Marais, avocats (1).

OBSERVATIONS. — I. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Fécamp, infirmé par le présent arrêt, du 18 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 189 et la note.

Sur le principe général, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, nos 859, 863 et 1279 ; De Valroger, t. IV, n° 1546 ; Desjardins, t. VII, n° 1601. Comp. Cassation, 23 décembre 1857, *Dalloz*, 58 1. 61 ; Rennes, 25 novembre 1879, *H.*, 80. 2. 286 ; Cour suprême de judicature, 30 mars 1898, ce Rec., XIV, p. 200.

Sur l'application aux salaires et vivres de l'équipage, voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1277 ; *Dalloz*, *Rép.*, v° *Droit maritime*, n° 1861 ; Desjardins, *loc. cit.* ; Crespet Laurin, t. IV, p. 212 ; Rennes, 17 janvier 1843, sous Cassation, 4 novembre 1845, *Dalloz*, 45. 1. 424.

II. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1230 et suiv. ; Desjardins, t. VI, n° 1416 ; De Valroger, t. IV, nos 1611 et suiv. Comp. Bruxelles, 25 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 184, la jurisprudence et le droit comparé en note ; Cassation, 9 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 481 ; Rennes, 25 novembre 1879, précité.

III. — Voyez conf. *Dalloz, Rép.* v° *Droit maritime*, n° 1827. Comp. Paris, 14 décembre 1899, ce Rec., XVI, p. 11 et la note.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE ROUEN

26 novembre 1902

Privilèges. Navires. Interprétation restrictive. — Art. 192 C. com. Formalités. Omission. Déchéance. Formalité à remplir pendant le voyage. Créancier. Défaut de diligence. Brusque fin du voyage. Déchéance. — Art. 191-7°. Sommes prêtées. Dernier voyage. Deniers. Fournitures et travaux. Application. Privilège. — Privilège. Dernier voyage. Sens. Navires caboteurs. Bateaux de pêche. Armement. Désarmement. Temps intermédiaire. — Art. 191-7°. Art. 192-5°. Corrélation. Formalités. Etat arrêté du capitaine. Procès-verbal de l'équipage. Généralité d'application. — Navire n'ayant jamais navigué. Armement et équipement. Fournitures. Créanciers. Art. 191-8°. Privilège. Application. Art. 192-6°. Formalités. Application. Dépôt au greffe. Possibilité de le faire jusqu'à la vente. Formalités impossibles. Absence de capitaine. Visa. Dispense. — Travaux et main-d'œuvre avant le départ. Dispense de formalités. Privilège Art. 191-8°, premier alinéa. Créance. Justification. Preuves. Modes commerciaux. Application. — Art. 2102-3° C. civ. Frais pour la conservation de la chose. Exploitation. Bateau. Pêche. Mise en état. Inapplication. — Art. 191-5° C. com. Navire dans le port avant armement. Entretien. Application. Travaux de radoub. Equipement. Inapplication. — Art. 232 C. com. Légitimité de la créance des fournisseurs. Art. 234 C. com. Armateur. Capitaine. Rapports. Privilèges. Inapplication. — Art. 669 C. pr. civ. Distribution par contribution. Appel. Délai de dix jours. Délai non franc. « Dies a quo » non compris. Art. 1033 C. pr. civ. Loi du 13 avril 1895. Délai. Dernier jour. Jour férié. Lendemain. Prorogation. Généralité d'application. — Art. 443 C. pr. civ. Appel incident. Possibilité de l'interjeter en tout état de cause. Généralité d'application. Chefs distincts de l'appel principal. Distribution. Ordre et contribution. Application.

Navires : « Albatros » et « Cormoran ».

I. — Les privilèges étant de droit étroit, les textes qui les créent doivent être interprétés restrictivement.

II. — Les formalités prévues par l'article 192 du Code de commerce sont imposées à peine de déchéance, et rien ne peut les suppléer.

Le créancier qui, devant remplir une formalité pendant

Digitized by Google

le dernier voyage du navire, pour conserver son privilège, ne fait pas diligence à ce moment, ne peut se prévaloir ensuite de ce que le terme du voyage est arrivé brusquement par l'effet d'une circonstance indépendante de sa volonté.

III. — Les sommes prêtées au capitaine pendant le dernier voyage et privilégiées aux termes de l'article 191-7° comprennent non seulement les deniers remis, mais encore et à plus forte raison les fournitures et travaux nécessités par les besoins du navire.

IV. — Au point de vue des privilèges établis par l'article 191, il faut entendre par dernier voyage, pour les navires caboteurs et les bateaux de pêche, le temps qui s'écoule entre l'armement et le désarmement, en sorte que, tant que le bateau est armé, il est réputé en voyage, fût-il dans son port d'attache.

V. — Les dispositions de l'article 191-7° et les prescriptions de l'article 192-5° sont corrélatives, et les formalités exigées par ce dernier article, c'est-à-dire l'état arrêté par le capitaine et le procès-verbal de l'équipage, s'appliquent à toutes les fournitures et à tous les travaux faits en cours de voyage, à tous les navires, aux navires caboteurs et aux bateaux de pêche comme aux navires au long cours et dans quelque port que ces prestations aient été faites, dans le port d'attache ou tout autre.

VI. — Les créanciers qui ont fait des fournitures pour l'armement et l'équipement d'un navire n'ayant jamais navigué, jouissent du privilège établi par le dernier alinéa de l'article 191-8°, et sont assujettis aux formalités de l'article 192-6°.

Mais le dépôt au greffe peut avoir lieu dans ce cas jusqu'à la vente.

D'autre part, les créanciers ne sauraient être astreints à remplir les formalités légales, lorsqu'ils en sont empêchés par la force même des choses ; ainsi le visa du capitaine ne peut être exigé si le navire n'a pas de capitaine.

VII. — Les créanciers pour travaux et main-d'œuvre avant le départ du navire n'ont aucune formalité à remplir pour avoir droit au privilège de l'article 191-8°, premier alinéa. Il leur suffit de justifier de l'existence de leur créance, ce qu'ils peuvent faire par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale.

Digitized by Google

VIII. — Le privilège de l'article 2102-3° du Code civil, relatif aux frais faits pour la conservation de la chose, ne s'applique pas aux frais faits pour son exploitation, notamment aux fournitures et travaux effectués pour mettre un bateau en état de se livrer à la pêche.

IX. — L'article 191-5° du Code de commerce ne prévoit que les frais d'entretien du navire, qui se trouve dans le port, attendant un nouvel armement ; il est inapplicable aux travaux de radoub ou d'équipement.

X. — Les articles 232 et 234, qui sont exclusivement relatifs l'un aux conditions de légitimité de la créance des fournisseurs, l'autre aux rapports de l'armateur et du capitaine, ne sauraient régler le caractère privilégié des créances, ni les conditions d'exercice des privilèges.

XI. — Le délai de dix jours, prescrit pour l'appel par l'article 669 C. proc. civ., en matière de distribution par contribution, bien qu'il ne soit pas franc, ne part que du jour qui suit la signification du jugement.

D'autre part, est générale et s'applique à ce délai la disposition de l'article 1033 C. proc. civ., modifié par la loi du 13 avril 1895, aux termes de laquelle toutes les fois que le dernier jour d'un délai est un jour férié, le délai est prorogé jusqu'au lendemain.

XII. — La disposition de l'article 443 C. proc civ., aux termes de laquelle l'intimé peut interjeter appel incident en tout état de cause, est générale et absolue et s'étend à l'appel incident interjeté sur des chefs distincts et indépendants de ceux de l'appel principal.

Ces principes sont applicables en matière de distribution par voie d'ordre et de contribution.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE C. DUCHEMIN ET AUTRES.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que la Cour se trouve saisie de l'appel principal de Duchemin, de celui de Lecroisey et du Comptoir d'Escompte et de l'appel incident de Lesauvage, et Patras et de Duchesne ;

Qu'il y a lieu de joindre ces appels comme connexes et de statuer sur le tout par un seul et même arrêt ;

Attendu tout d'abord qu'il est soutenu en la forme par le Comptoir d'Escompte que les appels de Lecroisey et ceux de

Digitized by Google

Lesauvage et Patras et de Duchemin sont irrecevables, le premier ayant été interjeté tardivement, les seconds comme portant sur des chefs distincts de celui de l'appel principal ;

Mais attendu, sur la prétendue non recevabilité de l'appel de Lecroisey, que le délai de dix jours prescrit par l'art. 669 C. pr. civ. en matière de distribution par contribution, bien qu'il ne soit pas franc, n'a son point de départ que du jour qui suit la signification du jugement, le *dies a quo* ne comptant pas dans la supputation du délai ;

Attendu d'autre part que le nouvel article 1033, modifié par la loi du 13 avril 1895, dispose expressément que toutes les fois que le dernier jour d'un délai quelconque de procédure, franc ou non, est un jour férié, le délai est prorogé jusqu'au lendemain ;

Qu'en faisant application de ces principes aux faits de la cause, le jugement ayant été signifié le 1er mai, et le 11 mai, jour de l'expiration du délai d'appel, étant un jour férié, l'appel formé le 12 l'a été régulièrement ;

Attendu, sur la prétendue non recevabilité des appels incidents, qu'aux termes de l'article 443 du Code de procédure civile, l'intimé peut interjeter appel en tout état de cause ; que cette disposition est générale et absolue, sans aucune distinction ni exception, ayant essentiellement pour objet de rétablir l'équilibre dans les droits et prétentions respectifs des parties ;

Que par suite l'appel principal du Comptoir d'Escompte autorisait les intimés à interjeter appel incident des chefs distincts et même indépendants de ceux de l'appel principal ;

Attendu que les articles 763 et 669 n'ont apporté aucune modification à ces principes en matière de distribution par voie d'ordre et de contribution et que, par conséquent, la faveur d'appeler incidemment doit s'étendre en matière de distribution par contribution dans tous les cas où il a plu à une des parties de former un appel principal ;

Qu'il y a donc lieu de repousser également cette fin de non recevoir ;

Au fond et sur l'appel de Duchemin et consorts :

Attendu que les premiers juges ont fait une exacte appréciation des principes de droit en la matière, en décidant que les appelants, pris en leur qualité de créanciers du bateau de

Digitized by Google

pêche l'*Albatros*, puisaient leur droit privilégié dans le § 7 de l'article 191 du Code de commerce ;

Attendu que cette décision est justement fondée tout à la fois sur l'interprétation des expressions « sommes prêtées au capitaine » et sur le sens des mots « dernier voyage », employés par le législateur dans l'article 191 § 7 ;

Que, d'une part, en effet, il paraît conforme au vœu de la loi de comprendre à titre privilégié dans les sommes prêtées au capitaine non seulement l'argent remis de la main à la main, mais encore et à plus forte raison les fournitures et les travaux quelconques nécessités par les besoins du navire, dont l'emploi utile facile à constater est encore plus certain que les sommes ou deniers prêtés ;

Que, d'autre part, le dernier voyage auquel se réfère l'article 191 § 7 consiste, pour les bateaux caboteurs et pour les bateaux de pêche, dans le temps qui s'écoule entre l'armement et le désarmement en ce sens que, tant que le bateau est armé, il est réputé en cours de voyage, fût-il dans son propre port ou allant et venant entre celui-ci et le tout voisin ;

D'où il suit que, pour les bateaux de pêche tels que l'*Albatros*, les créanciers ayant fait des fournitures ou même des travaux de réparation quelconques entre le dernier armement et le désarmement pour les besoins du bateau, ont une créance privilégiée aux termes du § 7 de l'article 191 ;

Attendu que tout autre système fondé sur les dispositions du § 8 de l'article 191 aboutirait à l'abolition même du privilège invoqué par les appelants, puisque, si on considérait leurs fournitures et leurs travaux de main-d'œuvre comme ayant été effectués avant le départ du navire dans les termes de l'article 191 § 8, le dernier voyage de chacune des expéditions quotidiennes du bateau de pêche aurait purgé le privilège des créances antérieures, les voyages et les privilèges n'enjambant pas les uns sur les autres ;

Que d'ailleurs il ne paraît pas contestable que le § 5 de de l'article 191 est sans application dans la cause, cette disposition ayant prévu le cas où le navire se trouve dans le port attendant un nouvel armement alors qu'on se borne à l'entretenir sans lui faire aucuns travaux de radoub ou d'équiquement ;

Attendu en fait qu'il est hors de doute que les fournitures et les travaux des appelants sur le bateau de pêche l'*Albatros* ont été effectués entre le 8 juin 1900, date du dernier arme-

Digitized by Google

ment n° 240, et le 21 mars 1901, date du désarmement n° 107, opéré à la suite de la saisie du bateau, le 20 septembre 1900, c'est-à-dire dans le dernier voyage ;

Qu'aux termes de l'art. 192, § 5, qui est la disposition corrélative du § 7 de l'art. 191, les formalités que doivent remplir les créanciers pour fournitures ou pour travaux faits pendant le dernier voyage consistent dans des états visés par le capitaine et appuyés de procès-verbaux signés par le capitaine et par les principaux de l'équipage, constatant la nécessité des fournitures ou travaux ;

Qu'il n'est pas méconnu que Duchemin, Lecroisey, Lesauvage, Patras et Duchesne, qui produisent comme privilégiés sur le prix de l'*Albatros,* n'ont pas rempli ces formalités et qu'à bon droit par suite les premiers juges ont rejeté leur production à titre privilégié ;

Attendu que vainement les appelants soutiennent que les formalités édictées par l'art. 192, § 5, n'ont pas de raison d'être au port d'attache ; qu'elles ne sauraient en tout cas s'appliquer aux bateaux de pêche qui n'ont ni capitaine ni équipage et que pour des fournitures ou des travaux courants et de minime importance elles sont impraticables ; qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à ces objections ;

Que les privilèges sont de droit étroit en ce qu'ils portent atteinte aux droits des tiers et qu'ils ne peuvent exister que dans les conditions déterminées par la loi qui les a créés, quelque rigoureuses que soient ces conditions ; qu'il est d'ailleurs certain, ainsi qu'il résulte du rôle d'équipage, que l'*Albatros* avait un patron, un mécanicien et un équipage ;

Qu'on ne saurait tirer aucune induction favorable à la cause des appelants des art. 232 et 234 qu'ils invoquent, ce dernier article n'étant applicable qu'aux relations du capitaine et de l'armateur et ne concernant pas les créanciers privilégiés qui sont des tiers ; et quant à l'art. 232 qui règle les conditions de légitimité de la créance des fournisseurs, il a un tout autre objet que les art. 191 et 192 qui, eux, déterminent la qualité privilégiée de la créance et les conditions de l'exercice du privilège ;

Qu'il est sans intérêt de rechercher si par des équivalents les appelants ont pu remplacer des formalités légales qui sont essentielles et qui ne peuvent être suppléées, sans que d'ailleurs ils puissent se prévaloir de ce que le terme du dernier voyage est arrivé brusquement par l'effet d'une circonstance indépen-

Digitized by Google

dante de leur volonté, alors qu'ils n'ont fait en temps utile aucune diligence pour remplir les formalités exigées par la loi ;

Attendu enfin que c'est sans plus de fondement que les appelants revendiquent le privilège de droit commun de l'art. 2102 n° 3 du Code civil ; qu'il apparaît que par leurs fournitures et leurs travaux de main-d'œuvre ils ont bien plutôt travaillé à l'exploitation de la chose qu'à sa conservation, puisque, sans ces fournitures et ces travaux, il est vrai de dire non que le bateau aurait péri, mais qu'il ne se serait pas livré à la pêche ;

Qu'il y a donc lieu de confirmer en cette part la décision des premiers juges ;

Attendu, sur l'appel principal du Comptoir d'Escompte, que c'est encore à bon droit que les premiers juges ont apprécié que les intimés ayant fait des fournitures et exécuté des travaux sur le bateau de pêche le *Cormoran* étaient créanciers privilégiés en vertu de l'art. 191 § 8 et qu'ils n'ont pas perdu l'exercice de leur privilège pour n'avoir pas rempli les formalités prescrites par le § 6 de l'art. 192 ;

Attendu, en effet, en premier lieu, que les créanciers pour travaux et main-d'œuvre ne sont pas dénommés dans les dispositions de l'art. 192 § 6, corrélatives au § 8 de l'art 191, qui ne s'appliquent qu'aux fournitures, à l'exclusion des travaux pour main-d'œuvre ;

Qu'on ne saurait, par suite, sans ajouter au texte de l'article 192 § 6 dans une matière où tout est de droit rigoureux, faire peser sur les ouvriers et créanciers de travaux et de main-d'œuvre une obligation qui n'est imposée qu'aux créanciers pour fournitures ;

Et que par suite les créanciers pour travaux ou main-d'œuvre peuvent exercer leur privilège dans les termes de l'art. 109 C. com., en faisant la preuve de la consistance, de la quotité et de l'utilité de leurs travaux par tous les genres de preuve ;

Que dans l'espèce cette preuve est rapportée sans aucune contestation et que par conséquent toute cette catégorie de créanciers doit être colloquée à titre privilégié ;

Attendu, en second lieu, que les fournisseurs, créanciers privilégiés du *Cormoran*, ne peuvent être manifestement astreints à remplir les formalités exigées par la loi lorsqu'ils en ont été empêchés par la force même des choses ;

Digitized by Google

Qu'il résulte des documents de la cause, sans que d'ailleurs la preuve en incombe au Comptoir d'Escompte, ainsi que l'a mal à propos apprécié le jugement attaqué, que le *Cormoran* n'avait pas de patron, n'ayant pas de rôle d'équipage délivré par l'inscription maritime et que dans cette situation les créanciers qui n'avaient pas à faire de diligences pour provoquer cette nomination, se sont trouvés dans l'impossibilité de faire viser leurs factures par les capitaine ou patron ;

Que d'ailleurs le visa des mémoires de Lesauvage et Patras par un sieur Carval n'a pu conférer à ce dernier la qualité de patron du *Cormoran* au regard des tiers ;

Qu'il y a donc lieu encore en cette part de sanctionner la décision des premiers juges ;

Attendu que cette solution rend inutiles et sans objet les conclusions subsidiaires du Comptoir d'Escompte tendant à une ventilation ;

Attendu que les parties qui succombent doivent supporter les dépens au prorata de leur intérêt respectif ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges non contraires,

Donne défaut contre Glon dit Villeneuve non comparant quoique dûment assigné ;

Et statuant à l'égard de toutes les parties au procès,

Joint les appels, vu leur connexité, les déclare recevables et y faisant droit au fond,

En donnant acte à l'avoué commun et aux parties représentées par Me Gougis de ce qu'ils déclarent s'en rapporter à justice ;

Sans s'arrêter ni avoir égard à toutes fins et conclusions contraires tant principales que subsidiaires du Comptoir d'Escompte, de Lecroisey, de Duchemin et joints dont les parties sont respectivement déboutées,

Met les appellations à néant et confirme le jugement attaqué qui sortira son plein et entier effet ;

Dit qu'il sera fait masse des dépens d'appel, y compris le coût de l'arrêt et de sa signification, pour être supportés dans les proportions suivantes : 3/5 à la charge du Comptoir d'Escompte, 2/5 à la charge de Duchemin, Lecroisey, Lesauvage, Patras et Duchesne au prorata de leur production respective ; autorise l'avoué commun à prélever ses frais en privilège, mais avec subrogation contre les parties condamnées aux dépens au profit du créancier sur lequel les fonds manqueront ;

Digitized by Google

Condamne en outre les appelants aux amendes consignées sur leurs appels. »

Du 26 novembre 1902. — 1re ch. — Présid. : M. Berchon, 1er prés. ; M. Destable, subst. du proc. gén. ; plaid. : Mes de Grandmaison, Guillot, Le Minihy de la Villehervé (du barreau du Havre). Martin, Hie et R. Homais, avocats (1).

OBSERVATIONS. — I-VII. — Voyez le jugement du Tribunal civil du Havre, confirmé par le présent arrêt, du 8 février 1902, ce Rec., XVIII, p. 37 et la note.

Les créanciers n'ayant pas tous interjeté appel, la Cour n'a pas eu à examiner certains principes posés par les premiers juges.

VIII. — Voyez Rouen, 25 janvier 1892, *Rec. Rouen*, 92. 2. 91. Comp. Marseille, 3 juillet 1891, ce Rec., VIII, p. 561 ; Baudry-Lacantinerie et De Loynes, *Du nantissement, des privilèges et hypothèques*, t. I, n° 476 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, nos 1716 et suiv. ; Desjardins, t. I, n° 159.

IX. — Comp. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1686 ; Desjardins, t. I, n° 123.

X. — Comp. sur l'art. 232 C. com., De Valroger, t. I, n° 408 ; sur l'art. 234, Desjardins, t. I, n° 181 ; De Valroger, t. I, n° 38 ; Dufour, t. I, n° 294 ; Cassation, 9 juillet 1845, *Dalloz*, 45. 1. 313 et les décisions citées *Dalloz, supp.*, v° *Droit maritime*, n° 662.

XI. — Voyez Boulbet et Mage, *Dictionnaire général des délais et prescriptions*, v° *Ordre*, n° 37. Comp. Garsonnet, *Traité de procédure*, t. II, p. 46 ; Cassation, 26 février 1900, ce Rec., XV, p. 595 et la note.

XII. — Voyez Lyon, 5 décembre 1884, *Dalloz*, 85. 2. 225.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE ROUEN

10 décembre 1902

Débarquement. Compagnie des docks et entrepôts. Débarquement accéléré. Cargaison. Manifeste. Concordance. Vérification. Impossibilité. Absence d'obligation. Présence du réceptionnaire requise. Manquant. Irresponsabilité. Dépositaire. Manifeste. Défaut de preuve de l'embarquement. Irresponsabilité.

Navire : « Ruskin ».

La Compagnie des Docks et Entrepôts, purement et simplement chargée du débarquement d'un navire, ne doit effectuer, aux termes de son règlement, que les opérations toutes matérielles de la prise en cale et de la mise sous hangar ; la vérification de la concordance de la cargaison déchargée avec le manifeste est une opération spéciale, d'ailleurs presque impossible dans un débarquement accéléré, et pour laquelle est requise la présence du réceptionnaire. En conséquence la Compagnie n'est pas responsable des manquants comme mandataire.

D'autre part, elle n'en est pas responsable comme dépositaire, le manifeste, œuvre du capitaine, ne constituant pas la preuve légale que toutes les marchandises qui y figurent ont été embarquées.

HOLLAND ET Cie c. Cie DES DOCKS ET ENTREPOTS DU HAVRE.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur l'appel de Holland et Cie :

Attendu que la responsabilité invoquée par Holland et Cie contre la Compagnie des Docks à raison des 35 sacs de café trouvés manquants lors de la livraison de la cargaison du vapeur *Ruskin* ne résulte ni du mandat ni du dépôt conférés et acceptés par la Compagnie ;

Attendu en effet que les termes du mandat de la Compagnie des Docks sont déterminés par la commande de Holland et Cie, que cette commande faite à la date du 14 novembre 1901 est conçue en ces termes littéraux : « Je vous serais obligé de procéder au débarquement de la cargaison de café du vapeur

Digitized by Google

Ruskin en travail accéléré » ; qu'il n'y est pas question du manifeste pas plus que d'un débarquement à faire en conformité de cette pièce ; que dès lors le mandat de la Compagnie des Docks ne comportait pas l'obligation de vérifier la concordance de la cargaison avec le manifeste ;

Qu'il est si vrai que le déchargement ne comportait pas cette vérification et le comptage des sacs portés au manifeste, qu'aux termes de l'art. 18 du règlement homologué, qui fait la loi des parties, le débarquement ne comprend d'autres manutentions que le désarrimage et la mise sous hangar ; que ni le pesage, ni le comptage, ni le mesurage, qui constituent des opérations accessoires de la livraison, n'en font partie et que, conformément aux tarifs également homologués, Holland et Cie n'ont payé à la Compagnie des Docks que les frais de débarquement proprement dits avec la majoration réglementaire en vitesse accélérée ; qu'il est d'ailleurs inexact de prétendre, sans que la preuve en soit rapportée ou tentée, que la remise du manifeste ait été effectuée par le capitaine à la Compagnie, alors que la formule imprimée qui figure en tête de cette pièce prouve suffisamment qu'elle était destinée à la douane, à qui elle paraît avoir été directement remise par le capitaine ; qu'il paraît donc certain que la Compagnie, qui n'avait ni reçu ni accepté le mandat de faire le comptage lors du débarquement, n'a encouru aucune responsabilité pour n'avoir pas signalé un prétendu manquant de 35 sacs lors du déchargement ;

Qu'il en doit être ainsi avec d'autant plus de raison que le travail de déchargement est une opération matérielle au cours de laquelle il n'est pas facile de suivre et contrôler autrement que d'une manière approximative les indications du manifeste ; que les lots de sacs ne sont pas classés méthodiquement dans la cale où ils sont arrimés suivant la commodité des ouvriers et qu'ils sont désarrimés de même, sans ordre particulier et sans qu'il soit possible de les vérifier par le comptage des élinguées qui ne sont pas toutes égales et qui montent de la cale avec une vitesse accélérée de trois mètres à la seconde ;

Qu'on ne saurait s'arrêter à l'objection tirée soit de ce que le pesage qui concerne la livraison était à la charge des réclamateurs, soit du long temps écoulé pendant lequel la marchandise après le débarquement est restée sous les hangars livrée à tout venant, alors qu'il ne dépendait que de la volonté des consignataires de justifier de l'acquit des droits pour être livrés de la marchandise et que d'ailleurs il est toujours pos-

Digitized by Google

sible à l'armateur de se rendre compte de la cargaison, même au cours du débarquement, par la présence d'un préposé du consignataire qui doit y assister, aux termes de l'article 6 du règlement, et que même après le déchargement et avant la livraison il peut être procédé au comptage à la pile suivant un usage constant au Havre, attesté par le Tribunal de commerce ;

Que cet usage du comptage à la pile qui s'est introduit au Havre prouve bien que le déchargement ne comporte pas la vérification d'une concordance de la cargaison avec le manifeste, autrement le comptage approximatif à la pile serait inutile et les réserves dont il est accompagné et qui figurent sur les imprimés de la Compagnie serait tardives et inopérantes ;

Attendu que les obligations de la Compagnie comme dépositaire de la cargaison débarquée ne sont pas non plus de nature à justifier la demande ;

Qu'il faudrait, pour que le dépositaire fût responsable du manquant, que le déposant établisse qu'il a reçu toutes les marchandises portées au manifeste, mais que cette démonstration n'est pas rapportée et que, dans l'espèce, le manifeste, qui est l'œuvre du capitaine et qui n'est même pas revêtu de sa signature, ne saurait constituer la preuve légale que toutes les marchandises qui y figurent ont été réellement embarquées; qu'il est même avéré et reconnu que pour 195 sacs, sinon pour 230, des applications ont été demandées par la commande d'Holland et Cie en date du 24 janvier; que Holland et Cie ne peuvent même pas produire un reçu de la Compagnie des Docks constatant le nombre de sacs débarqués ; qu'il est donc certain encore à ce point de vue que la dite Compagnie ne saurait être reconnue responsable du manquant des 35 sacs ;

Attendu que le système plaidé par Holland et tiré de la non application des ramassis au manquant des 35 sacs est contradictoire, en ce qu'il fait grief à la Compagnie de ne pas avoir débarqué les 35 sacs, après lui avoir reproché de ne pas l'avoir avisé du manquant de ces mêmes sacs ; que si le navire, après le débarquement de la cargaison, est parti emportant les 35 sacs vides. il appartenait à l'armateur de rechercher ces sacs vides et de les représenter pour se faire attribuer une part proportionnelle dans la répartition du ramassis; mais qu'on ne

Digitized by Google

saurait reprocher à la Compagnie des Docks cette non représentation ;

Attendu que les appelants qui succombent doivent supporter les dépens ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Met l'appellation à néant et confirme le jugement attaqué qui sortira son plein et entier effet ;

Condamne les appelants à l'amende. »

Du 10 décembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Berchon, 1er prés. ; M. Réguis, av. gén. ; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre) et Limbourg (du barreau de Paris), avocats (1).

OBSERVATION. — Voyez en sens contraire Havre, 9 avril 1890, ce Rec., V, p. 50. Comp. Marseille, 6 mars 1893, *ibid.*, IX, p. 50 ; Aix, 19 décembre 1893, *ibid.*, IX, p. 723 et les notes sous ces décisions.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE CAEN

4 décembre 1902

Connaissement. Avaries communes. Classement d'après les usages du port de destination ou les Règles d'York et d'Anvers. Choix des armateurs. Option. Règles d'York et d'Anvers. Chargement sur le pont. Jet à la mer. Voyage au long cours. Grand et petit cabotage. Avaries particulières. — Voyage. Port français de charge. Port français de transbordement. Même mer. Petit cabotage. Capitaine. Défaut d'autorisation des chargeurs. Chargement sur le pont. Possibilité. — Connaissement direct. Avaries communes. Référence à la loi française. Transporteur subséquent étranger au premier contrat. Connaissement spécial. Référence aux Règles d'York et d'Anvers. Absence de faute.— Actions distinctes. Impossibilité de contrariété de décisions. Jugement. Appel et pourvoi en cassation de l'une des parties. Arrêt de cassation. Impossibilité pour l'autre partie de s'en prévaloir. Jugement. Autorité de la chose jugée. — Cassation. Effet. Restriction aux moyens invoqués.

Navire : « Lucie et Marie ».

I. — Lorsque le connaissement stipule que les avaries grosses sont à classer d'après les usages et coutumes du port de destination ou d'après les Règles d'York et d'Anvers de 1890, au choix des armateurs, et que ceux-ci ont opté pour les Règles d'York et d'Anvers, qui classent en avaries particulières le jet à la mer des marchandises chargées sur le pont (art. 1er), ce mode de règlement doit être appliqué, que le voyage soit au long cours, au grand ou au petit cabotage.

En conséquence le jet à la mer de marchandises chargées sur le pont dans un voyage au petit cabotage entre ports français ne saurait faire l'objet d'un règlement d'avaries communes.

II. — Le voyage effectué du port français, où les marchandises ont été chargées, au port français situé dans la même mer, où elles doivent être transbordées, est un voyage au petit cabotage ; en conséquence le capitaine a le droit de charger les marchandises sur le pont, sans autorisation des chargeurs.

III. — Bien que le connaissement direct, délivré par la

Digitized by Google

Compagnie de navigation qui a pris charge des marchandises se réfère pour le règlement des avaries communes à la loi française, le transporteur subséquent, auquel cette Compagnie a confié ces marchandises pour une partie du voyage, et qui lui en a délivré un connaissement spécial, étant étranger au premier contrat, n'encourt aucune responsabilité à l'égard du chargeur ou de la Compagnie de navigation à raison de la clause insérée dans le connaissement qu'il a délivré et suivant laquelle les avaries grosses sont à classer d'après les Règles d'York et d'Anvers.

IV. — Lorsque la cause et l'objet des demandes dirigées contre deux parties sont distincts et ne présentent aucun lien de dépendance, de telle sorte qu'aucune contrariété de décision ne peut en résulter, le défendeur qui n'a pas interjeté appel du jugement intervenu, qui en a même demandé la confirmation en appel et ne s'est pas pourvu en cassation contre l'arrêt confirmatif, ne saurait invoquer le bénéfice de l'arrêt de cassation obtenu par l'autre défendeur ; le jugement a acquis, en ce qui le concerne, l'autorité de la chose jugée.

V. — Les effets de la cassation d'un arrêt sont limités aux moyens invoqués à l'appui du pourvoi et admis par l'arrêt de cassation.

WORMS ET Cie c. COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE ET GOLDSCHMIDT.

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que la Compagnie Transatlantique a délivré à Goldschmidt le 8 novembre 1897 un connaissement direct de Bordeaux à New-York pour le transport de 464 paquets de cuirs salés ; qu'aux termes de ce connaissement les cuirs appartenant à Goldschmidt devaient être chargés sur le steamer *Lucie et Marie* allant de Bordeaux au Havre pour être transbordés sur le paquebot-poste *La Champagne* à destination de New-York ; que Worms et Cie, agissant en qualité d'armateurs, ont délivré à la date du 6 novembre 1897 à la Compagnie Transatlantique un connaissement en vertu duquel ils se sont engagés à transporter de Bordeaux au Havre, sur la *Lucie et Marie,* les cuirs salés de Goldschmidt et d'autres marchandises ; que dans la traversée de Bordeaux au Havre, à la suite de l'échouement de la *Lucie et Marie*, le capitaine a fait jeter

Digitized by Google

à la mer, pour le salut commun du navire et de la cargaison, les cuirs salés qui avaient été chargés sur le pont ;

Considérant que le connaissement direct de la Compagnie Transatlantique indique en termes formels que le transport devait être effectué par deux steamers différents, l'un de Bordeaux au Havre, l'autre du Havre à New-York ; que le connaissement délivré par Worms et Cie indique que les cuirs seront transportés de Bordeaux au Havre, c'est-à-dire d'un port français à un autre port français sans sortir des limites de la même mer ; qu'il suit de là que, le voyage de Bordeaux au Havre étant de petit cabotage, les cuirs salés de Goldschmidt pouvaient être chargés sur le pont sans aucune autorisation de ce dernier ;

Considérant qu'en admettant, comme le soutient la Compagnie Transatlantique pour la première fois, et contrairement aux conclusions par elle prises devant les premiers juges, qu'il s'agisse d'un voyage au grand cabotage, la décision à intervenir ne serait pas modifiée ; qu'en effet le capitaine de la *Lucie et Marie* serait seul responsable des conséquences du chargement des cuirs sur le pont, l'article 2 du connaissement délivré par Worms et Cie stipulant pour eux toute irresponsabilité des fautes du capitaine, alors surtout que Worms et Cie n'ont participé en aucune manière au chargement sur le pont des cuirs salés et sont étrangers aux fautes que le capitaine aurait pu commettre ;

Considérant que bien à tort les premiers juges ont écarté l'application des clauses du connaissement invoquées par Worms et Cie, d'après lesquelles les avaries grosses sont à classer d'après les usages et coutumes du lieu de destination du navire, ou d'après les Règles d'York et d'Anvers de 1890, au choix des armateurs ou du capitaine ; que Worms et Cie, armateurs, ont opté pour ce dernier mode de règlement qui classe en avaries particulières le jet à la mer des marchandises chargées sur le pont ; que cette convention librement consentie par les intéressés doit recevoir son application en tout état de cause, que le voyage soit considéré comme de long cours, de grand ou de petit cabotage ;

Considérant que, l'article premier des Règles d'York et d'Anvers de 1890 disposant qu'aucun jet de marchandises chargées sur le pont ne sera admis en avarie grosse, la Compagnie Transatlantique et Goldschmidt ne sont pas recevables à demander que la perte subie par ce dernier soit admise en ava-

Digitized by Google

rie grosse; qu'au surplus, la Compagnie Transatlantique, aux droits de laquelle agit Goldschmidt, a accepté, par le compromis en date du 22 novembre 1897 qu'elle a signé, l'application des Règles d'York et d'Anvers;

Considérant que Worms et Cie n'ont commis aucune des fautes que leur impute la Compagnie Transatlantique, qu'ils sont étrangers au connaissement du 8 novembre 1897, dans lequel la Compagnie Transatlantique a accepté à l'égard de Goldschmidt, chargeur, la qualité de transporteur direct de Bordeaux à New-York avec transbordement au Havre; qu'à cette date du 8 novembre, la Compagnie Transatlantique connaissait la clause du règlement d'avaries suivant les Règles d'York et d'Anvers stipulée par Worms et Cie agissant comme armateurs dans le connaissement du 6 novembre, puisqu'elle a signé ce dernier connaissement comme chargeur; que, si elle a stipulé comme armateur dans le connaissement du 8 novembre l'application de la loi française, elle ne saurait en faire grief à Worms et Cie qui n'étaient pas parties à ce contrat et contre qui elle ne peut relever aucun fait de nature à engager leur responsabilité; qu'il suit de là que l'action récursoire de la Compagnie Transatlantique contre Worms et Cie doit être rejetée, de même que l'action de Goldschmidt contre Worms et Cie;

Considérant, en ce qui concerne l'action de Goldschmidt contre la Compagnie Transatlantique, que le jugement du Tribunal de commerce du Havre du 12 août 1898 a acquis l'autorité de la chose jugée; qu'en effet la Compagnie Transatlantique n'a pas interjeté appel de ce jugement; qu'elle en a demandé la confirmation devant la Cour d'appel de Rouen; qu'elle ne s'est pas pourvue en cassation et qu'elle ne saurait invoquer le bénéfice de l'arrêt de cassation, alors qu'il n'existe aucun lien de dépendance ou de subordination entre l'action de Goldschmidt contre la Compagnie Transatlantique et l'action du même Goldschmidt contre Worms ou l'action récursoire de la Compagnie Transatlantique; que l'action de Goldschmidt contre la Compagnie Transatlantique a sa cause dans le contrat de transport conclu avec elle et est fondée sur les clauses du connaissement du 8 novembre 1897, tandis que son action oblique contre Worms et Cie a sa cause dans le contrat intervenu entre Worms et Cie et la Compagnie Transatlantique et est fondée sur les clauses du connaissement du 6 novembre 1897; qu'il suit de là que la cause et le fondement de chacune de ces

Digitized by Google

actions sont distincts et différents ; qu'il en est de même de l'action principale de Goldschmidt et de l'action récursoire de la Compagnie Transatlantique; qu'il ne peut donc exister aucune contrariété de décisions, si la demande de Goldschmidt contre Worms et Cie est rejetée alors que la condamnation prononcée contre la Compagnie Transatlantique sur la demande du dit Goldschmidt est maintenue ;

Considérant au surplus que les effets de l'arrêt de cassation obtenu par Worms et Cie doivent être limités aux moyens invoqués à l'appui du pourvoi et de l'arrêt de cassation ; qu'aucun de ces moyens ne peut être appliqué à la Compagnie Transatlantique ;

Considérant que la Compagnie qui succombe doit supporter les dépens ;

Par ces motifs,

Réforme pour partie le jugement du Tribunal de commerce du Havre du 12 août 1898 et, faisant ce que les premiers juges auraient dû faire,

Déclare Goldschmidt et la Compagnie Transatlantique mal fondés dans leur action tant principale que récursoire contre Worms et Cie, les en déboute ;

Dit que la condamnation prononcée par le jugement dont est appel au profit de Goldschmidt contre la Compagnie Transatlantique a acquis l'autorité de la chose jugée et qu'il ne saurait y être porté atteinte ;

Condamne Goldschmidt et la Compagnie Transatlantique à l'égard de Worms et Cie en tous les dépens de première instance et d'appel y compris les frais exposés devant la Cour d'appel de Rouen, sauf le recours de Goldschmidt contre la Compagnie Transatlantique qui supportera définitivement la totalité des dépens. »

Du 4 décembre 1902. — Aud. solennelle. — Prés. : M. Douarche, 1er prés. ; M. Mazières, av. gén. ; plaid. : Mes Pézeril, G. Bodereau (du barreau du Havre) et Bénard, avocats (1).

Observations. — I. — Voyez l'arrêt de cassation rendu dans cette affaire, du 29 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 401 et la note.

II. — L'article 1er des Règles d'York et d'Anvers, appliqué

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

en l'espèce pour le classement des avaries communes, n'interdit-il pas le chargement sur le pont même dans la navigation au petit cabotage? Voyez Hic, *Etude sur les Règles d'York et d'Anvers* 1890, ce Rec., VII, p. 476.

III. — Comp. Cassation, 17 octobre 1888, ce Rec , IV, p. 385; Havre, 1er juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 333 et les notes sous ces décisions.

IV — V. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre rendu dans cette affaire, du 6 mai 1902, ce Rec., XVII, p. 736 et la note.

COUR D'APPEL DE RENNES

22 décembre 1902

Tribunal maritime. Décisions judiciaires. Effets identiques. Chose jugée au criminel. Juge civil. Autorité de la chose jugée. Tribunal maritime. Patron. Feux non munis d'écran. Contravention suivie d'abordage. Condamnation. Juge civil. Action. Dommages-intérêts. Rejet. Impossibilité.

Navire : « Obéron ».

Les décisions des Tribunaux maritimes produisent tous les effets juridiques des autres décisions judiciaires.

Or il n'est pas permis au juge civil de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement décidé par le juge au criminel.

Par suite, un Tribunal maritime, en condamnant un patron pour une contravention, en l'espèce, le fait d'avoir installé des feux non munis d'écran, suivie d'abordage, ayant nécessairement décidé que l'abordage est la conséquence de cette contravention, le juge civil ne peut rejeter la demande en dommages-intérêts formée contre le dit patron sous le prétexte que la contravention et l'abordage ne seraient pas rattachés l'un à l'autre par une relation de cause à effet.

MINISTRE DE LA MARINE C. STÉPHAN ET SALMON.

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que Stéphan (François-Marie), patron du chalutier à vapeur l'*Obéron*, était poursuivi devant le Tribunal commercial maritime de Lorient : 1° pour être sorti de la

Digitized by Google

rade de Lorient dans la nuit du 27 au 28 juin 1901 avec le vapeur l'*Obéron*, portant des feux de côté installés d'une façon non réglementaire, cette infraction ayant été suivie d'un abordage; 2° pour n'avoir pas tenu la droite du chenal, ainsi que le prescrit l'art. 25 du Règlement pour prévenir les abordages ;

Considérant que, par décision en date du 6 février 1902, Stéphan a été acquitté à raison du second chef, la position de l'*Obéron* et la route au moment de l'abordage n'ayant pu être déterminées d'une façon suffisamment précise par les débats ; qu'il a été condamné, à raison du premier chef, à 10 francs d'amende avec sursis et aux dépens ; qu'il est reconnu par le Tribunal maritime que l'*Obéron* portait des feux de côté non munis d'écran et que cette négligence a été suivie d'un abordage ;

Considérant que cet abus a occasionné au torpilleur n° 252 des avaries s'élevant au chiffre de 11.646 francs ; que M. le Ministre de la marine a assigné, devant le Tribunal de commerce de Lorient, le patron Stéphan et l'armateur Salmon en paiement de cette somme ; que le Tribunal de Lorient a refusé de faire droit à cette demande, par jugement du 16 mai 1901, régulièrement frappé d'appel ;

Considérant, en droit, qu'il n'est jamais permis au juge civil de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement décidé par le juge au criminel ; et qu'il n'est pas contesté que les décisions des tribunaux maritimes produisent tous les effets juridiques des autres décisions judiciaires ;

Considérant qu'en décidant qu'une contravention a été suivie d'un abordage, le conseil maritime décide nécessairement que l'abordage est la conséquence de la contravention ; qu'à tort donc, le jugement attaqué a rejeté la demande pour le motif que la contravention et l'abordage n'étaient pas rattachés l'un à l'autre par les relations de cause à effet ;

Considérant qu'il importerait fort peu que l'abordage eût eu d'autres causes, notamment la route suivie respectivement par le navire abordeur et par le navire abordé, le conseil maritime ayant écarté le deuxième chef de la prévention relevé à la charge de Stéphan, et la première contravention restant comme la seule cause reconnue de l'abordage ;

Considérant que Stéphan soutient que des circonstances de la cause il résulte que l'abordage peut être attribué à bien d'autres causes ; qu'à supposer qu'en droit, il soit habile à

Digitized by Google

administrer la preuve de cette allégation, il ne fait ni même n'offre de faire cette preuve ;

Par ces motifs,

Reçoit M. le Ministre de la marine dans son appel et y faisant droit,

Dit qu'il a été bien appelé, mal jugé ;

Réformant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, met le jugement dont est appel à néant et statuant à nouveau,

Condamne Stéphan et Salmon à payer solidairement à l'Etat la somme de 11.646 francs avec intérêts de droit et aux dépens ;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 22 décembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Savignon-Larombière ; M. Canac, av. gén. ; plaid. : Mes Le Diberder (du barreau de Lorient) et Delarue (du barreau de Paris), avocats.

Observation. — Voyez loi du 10 mars 1891, art. 1 et 2, ce Rec., VI, p. 622.

Les décisions des juridictions exceptionnelles sont investies de l'autorité de la chose jugée. Voyez Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Chose jugée*, nos 884-885.

Aux termes d'une jurisprudence constante, le principe d'après lequel les décisions de la justice criminelle ont au civil l'autorité de la chose jugée, doit être entendu en ce sens seulement qu'il n'est jamais permis au juge civil de méconnaître ce qui a été nécessairement et certainement décidé par le juge criminel. Voyez Cassation, 31 mai 1892, *Dalloz*, 92. 1. 381, *Sirey*, 92. 1. 292, *Gaz. Pal.*, 92. 2. 37 ; Cassation, 5 février 1895, *ibid.*, 95. 1. 335 ; Aix, 19 février 1892, *Dalloz*, 92. 2. 221. C'est ainsi que l'acquittement prononcé en faveur d'un capitaine, à la suite d'un abordage, par un tribunal maritime, ne fait pas obstacle à une action civile en dommages-intérêts basée sur une simple faute du capitaine, qui aurait occasionné l'abordage. Voyez Cassation, 30 novembre 1898, ce Rec., XIV, p. 449 et 453 ; 8 mars 1899, *ibid.*, XIV, p. 593 ; Aix, 6 mars 1894, *ibid.*, X, p. 197 ; Nantes, 23 août 1891, *ibid.*, VI, p. 291 ; 5 octobre 1895, *ibid.*, XI, p. 593 ; 20 novembre 1895, *ibid.*, XI, p. 596 ; Aix, 7 avril 1897, *ibid.*, XII, p. 697 et les notes sous ces décisions. Comp. Fécamp, 5 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 66.

Digitized by Google

Sur les effets d'une sentence de condamnation, voyez Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *chose jugée*, n°s 1072 à 1087. Comp. Seine, 12 juin 1895, ce Rec., XII, p. 50 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

17 novembre 1902

Vente par navire désigné. Délai fixé pour l'embarquement. Nature du marché. Vente sur embarquement. Combinaison. Chargement. Risques de mer postérieurs. Inexécution du marché. Charge de l'acheteur. Résiliation pure et simple. Risques antérieurs. Charge du vendeur. Obligation d'opérer l'embarquement à l'époque fixée. Résiliation. Dommages-intérêts.

Navire : « Sirius ».

Une vente faite à l'heureuse arrivée d'un navire désigné, avec délai fixé pour l'embarquement, n'est ni un simple marché sur embarquement, ni un simple marché par navire désigné, mais une combinaison de ces deux marchés, qui doit produire les effets cumulés de chacun d'eux, en tant qu'ils peuvent se concilier.

En conséquence les risques de navigation postérieurs au chargement sont à la charge de l'acheteur, en ce sens que, dans le cas d'événements de mer empêchant l'exécution du marché, la résiliation doit être pure et simple ; mais les risques de navigation antérieurs au chargement sont à la charge du vendeur, qui est tenu d'opérer l'embarquement à l'époque fixée, sous peine d'encourir la résiliation avec dommages-intérêts.

Toulouzan c. Rizeries de l'Hérault.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant :

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que les 7 et 12 juin, la société défenderesse a vendu à Toulouzan 500 balles de riz Saïgon et brizures de riz Saïgon, à l'heureuse arrivée du vapeur *Sirius,* porteur de la marchandise, dont l'embarquement est un embarquement juin lors courant ;

Digitized by Google

Attendu que les vendeurs ont reconnu et déclaré que la marchandise n'avait pu être embarquée dans le délai indiqué ; que le débat porte seulement sur le point de savoir si la résiliation doit être pure et simple en conformité des règles propres aux marchés par navire désigné, ou bien avec dommages-intérêts en vertu des règles afférentes aux marchés sur embarquement ;

Attendu qu'il ne s'agit pas, en l'espèce, d'un simple marché sur embarquement, puisqu'un navire est nominativement désigné et l'exécution du marché subordonnée à son heureuse arrivée ; qu'il ne s'agit pas non plus d'un simple marché sur navire désigné, puisqu'il existe une condition spéciale d'embarquement ; qu'il s'agissait d'une combinaison des deux marchés qui doit produire les effets cumulés de chacun d'eux, en tant toutefois qu'ils peuvent être conciliables entre eux ;

Attendu que, le marché sur navire désigné ayant pour but et pour effet de mettre les risques de la navigation à la charge de l'acheteur, en ce sens que le vendeur, en cas d'événements de mer, se trouve exonéré purement et simplement de son obligation de livrer, le débat se ramène au point de savoir si en fait, le défaut d'embarquement en temps utile est imputable à une faute ou négligence du vendeur, de ses préposés ou ayants droit, auquel cas la résiliation avec dommages-intérêts serait acquise à l'acheteur, ou s'il résulte simplement d'une fortune de mer, auquel cas le vendeur exonéré de son obligation est fondé à bénéficier de la résiliation pure et simple ;

Attendu en l'espèce que l'arrivée en temps utile du *Sirius* à Saïgon, port d'embarquement, a été empêchée par des mauvais temps exceptionnels qui ont donné à la traversée de Haïphong à Saïgon une durée de 23 jours, en dehors de toutes prévisions ; qu'il est donc établi que des événements de mer sont la seule cause du défaut d'embarquement en juin ; que la société défenderesse est donc fondée à exciper de la résiliation pure et simple ;

Par ces motifs,

Sans s'arrêter aux fins reconventionnelles prises par Toulouzan, déclare le marché résilié purement et simplement et condamne Toulouzan aux dépens. »

Du 11 janvier 1902. — Prés. : M. Magnan, prés. ; plaid. : Mes Talon et Grandval, avocats.

Digitized by Google

Sur appel :

Arrêt

« La Cour,

Considérant que les 7 et 12 juin 1901, la Société des Rizeries de l'Hérault a vendu verbalement à Toulouzan, négociant à Marseille, 500 balles de riz Saïgon à l'heureuse arrivée du vapeur *Sirius*, porteur de la marchandise, dont l'embarquement est un embarquement juin lors courant ;

Considérant que les vendeurs ont plus tard fait savoir à leur acheteur que le *Sirius* avait du retard et qu'il n'avait quitté Saïgon pour Marseille que le 15 juillet ;

Considérant que Toulouzan a répondu immédiatement qu'il considérait le marché comme résilié et qu'il demandait le paiement de la différence entre les prix d'achat et les cours devant être établis officiellement le 27 juillet ; que ces prétentions ont été repoussées par les Rizeries qui reconnaissent bien à leur acheteur la faculté de résilier purement et simplement, mais sans avoir droit à aucune indemnité ;

Considérant que les premiers juges, se trouvant en présence d'un contrat unique et non de conventions s'étant constituées par des éléments successifs et cherchant à dégager les principes qui doivent régir l'espèce, ont estimé avec raison que le débat portait sur le point de savoir si la résiliation devait être pure et simple en conformité des règles propres aux marchés par navire désigné ou bien avec dommages-intérêts en vertu des règles afférentes aux marchés sur embarquement ;

Considérant que c'est à bon droit que les premiers juges ont reconnu, en étudiant les termes du contrat, qu'il ne s'agissait pas dans la cause simplement d'un marché sur embarquement, puisqu'un navire était nominativement désigné et l'exécution du marché subordonnée à son heureuse arrivée ; qu'il ne s'agissait pas non plus simplement d'un marché sur navire désigné, puisqu'il existait une condition spéciale d'embarquement ; qu'il s'agissait réellement d'une combinaison de ces marchés devant produire les effets cumulés de chacun d'eux en tant toutefois qu'ils peuvent être conciliés ;

Considérant qu'après avoir posé ce principe, les premiers juges n'en ont pas fait une exacte application aux circonstances de la cause et qu'ils ont statué finalement non pas comme s'il y avait eu contrat mixte, mais comme si le marché

Digitized by Google

par navire désigné avait complètement absorbé le marché sur embarquement ;

Considérant en effet qu'ils semblent avoir perdu de vue que, l'embarquement de la marchandise dans le délai déterminé étant de l'essence du marché sur embarquement, l'inexécution de cette clause devait avoir des conséquences inéluctables ; que cependant l'obligation contractée à cet égard par les Rizeries, c'est-à-dire de faire l'embarquement en juin, ne paraissait pas en l'espèce inconciliable avec l'avantage qu'elles recueillaient des règles du marché par navire désigné, puisque, si elles exécutaient leur traité exactement, elles laissaient au compte de leur acheteur les risques de la navigation du *Sirius* à partir de Saïgon ;

Mais considérant que les Rizeries poussent plus loin leurs prétentions et soutiennent que les risques de la navigation étaient au compte de Toulouzan à partir du traité qui désignait le *Sirius*, que ce vapeur se trouvât déjà au port de charge ou qu'il fût seulement en route pour s'y rendre et que, puisqu'aucune faute n'est relevée contre elles, elles ne sont pas responsables du retard que le mauvais temps a fait subir au *Sirius* dans la traversée d'Haïphong à Saïgon ;

Considérant, à cet égard, que la Cour n'a pas à se prononcer en principe sur la question de savoir si, en matière de vente par navire désigné, l'acheteur ne doit pas subir les risques de mer avant l'arrivée du navire au port de charge aussi bien qu'après le départ de ce port ; que dans les décisions de justice où cette question est résolue définitivement et affirmativement, notamment dans un jugement du Tribunal de Marseille du 26 février 1894 (affaire Bendit-Limburger), il est indiqué que cette règle ne doit être admise que si les conventions ne portent pas trace d'une stipulation contraire, ce qui serait facile à établir par l'adjonction des mots : « *Chargement avant telle époque* » ;

Considérant que tel est précisément le cas du contrat dont il s'agit au procès, ce qui, ajouté aux autres circonstances de la cause, amène à décider que Toulouzan n'avait nullement consenti à assumer les risques de navigation antérieurs au chargement du *Sirius*, mais uniquement ceux de la traversée de Saïgon à Marseille, sous la condition que l'embarquement aurait lieu dans le courant de juin ; qu'en statuant ainsi, la Cour croit dégager les effets essentiels et conciliables en soi qui découlent du contrat mixte soumis à son appréciation ;

Digitized by Google

Considérant que Toulouzan, dont l'action est désormais déclarée fondée, demande que la date du 27 juillet soit prise comme base du calcul de la différence des cours de la marchandise, mais que la Cour estime que la durée probable du voyage du *Sirius* de Saïgon à Marseille était plus prolongée et que, vu les circonstances et les documents de la cause, il convient, en lui donnant pour point de départ le 30 juin, d'en fixer le terme au 2 août ;

Par ces motifs,

Réformant la décision entreprise,

Déclare résiliée aux torts et griefs de la Société des Rizeries de l'Hérault la vente conclue entre les parties ;

Condamne la dite Société à payer à Toulouzan la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise à la date du 2 août 1901 tel qu'il sera établi par certificat des courtiers ;

Condamne la Société intimée, dont toutes les fins et conclusions sont rejetées par le présent arrêt, aux dépens de première instance et d'appel ;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 17 novembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Giraud, 1er prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Drujon et Abram, avocats.

Observation. — Voyez un jugement du Tribunal de commerce de Marseille identique au jugement infirmé, du 11 janvier 1902, ce Rec., XVIII, p. 352 et la note.

La théorie de la Cour d'Aix peut se résumer ainsi :

Dans la vente sur embarquement, tous les risques de navigation sont à la charge du vendeur, tenu d'opérer l'embarquement à l'époque fixée, sous peine d'encourir la résiliation avec dommages-intérêts. Voyez Havre, 22 septembre 1897, ce Rec., XIII, p. 651 ; Aix, 12 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 37 ; Tribunal supérieur hanséatique, 25 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 606. Comp. Havre, 9 mars 1897, *ibid.*, XIII, p. 87 et les notes sous ces décisions.

La vente par navire désigné, au contraire, est subordonnée à la condition suspensive de l'heureuse arrivée du navire ; si le retard ou le défaut de livraison provient d'une fortune de mer, le vendeur n'a pas de dommages-intérêts à payer. C'est en ce sens seulement qu'il est exact de dire que dans la vente par navire désigné les risques sont à la charge de l'acheteur.

Digitized by Google

Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, n° 185. L'acheteur supporte même les risques de navigation antérieurs au chargement. Voyez Paris, 23 novembre 1854, *M.*, 55, 2. 146, *H.*, 56. 2. 28; Marseille, 23 juin 1853, *M.*, 53. 1. 340 ; Marseille, 26 février 1894, *M.*, 94. 1. 133 ; Havre, 9 janvier 1894, *H.*, 94. 1. 36 ; Haute Cour de justice d'Angleterre, 3 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 172.

En cas de vente sur embarquement, il est admis que la désignation d'un navire acceptée par l'acheteur transforme le contrat en une vente par navire désigné. Voyez Marseille, 23 février 1898, ce Rec., XIII, p. 803 ; Havre, 28 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 424 ; Marseille, 5 juin 1901, *ibid.*, XVII. p. 337 et les notes. Mais il s'agit là d'une désignation postérieure à la vente, d'une modification apportée au contrat primitif. Tel n'était pas le cas, dans l'espèce soumise à la Cour : tout en désignant un navire, les parties avaient fixé un délai d'embarquement, combinant ainsi les deux marchés ; quels sont les règles applicables à un pareil contrat ? Jusqu'au chargement, répond la Cour, ce seront les règles des marchés sur embarquement ; ensuite, celles de la vente par navire désigné. L'acheteur a bien consenti à supporter les risques de navigation, mais sous la condition que l'embarquement aurait lieu à l'époque fixée : par suite les risques antérieurs à cet embarquement sont à la charge du vendeur. Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 12 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 170.

COUR D'APPEL D'AIX

23 décembre 1902

Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Polices flottantes. Assuré. Possibilité d'application du risque après le sinistre. Conditions de la police. Nécessité d'observation stricte. Chargement. Constatation. Connaissement. Chargement sur allèges. Date postérieure à celle du connaissement. Déclaration d'aliment. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Date du connaissement.

Navire : « Diolibah ».

Si le mécanisme des polices flottantes donne, dans certains cas, à l'assuré, la faculté d'appliquer aux assureurs un risque après le sinistre, l'exercice de cette faculté est

Digitized by Google

strictement subordonné aux conditions stipulées dans la police.

Le connaissement est, par excellence, le document qui sert à constater le chargement.

En conséquence, lorsque la police stipule que les déclarations d'aliment doivent être faites dans les vingt-quatre heures de la réception des documents établissant le chargement, ce délai court de la date du connaissement.

Il importe peu que le chargement effectif sur allèges ait eu lieu à une date postérieure.

De Loys c. Chouraqui et Lasry et assureurs.

Arrêt

« La Cour,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,

Confirme. »

Du 23 décembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Mallet, prés.; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Médard, Lasry (du barreau d'Oran) et Estrangin (du barreau de Marseille), avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, confirmé par le présent arrêt, du 12 décembre 1901, ce Rec., XVIII, p. 201 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

23 décembre 1902

Avaries communes. Avaries particulières. Règlement. Chargeurs. Maximum de la contribution. Valeur des marchandises sauvées. Marchandises. Réception. Contribution provisoire. Paiement. Engagement pour le surplus. Maximum. Limite. — Avaries communes. Fait générateur. Evénement unique. Cargaison. Indivisibilité. Contribution. Marchandises sauvées. Dépenses spéciales au sauvetage. Dépenses postérieures. Absence de distinction.

Navire : « Paul Emile ».

I. — Les chargeurs impliqués dans un règlement d'avaries, soit communes, soit particulières, ne sauraient être tenus pour une somme supérieure à la valeur de leurs marchandises sauvées, c'est-à-dire, d'une contribution excédant cent pour cent.

Digitized by Google

Et si les chargeurs ont retiré leurs marchandises, payé une contribution provisoire et pris l'engagement de payer le surplus après règlement définitif, cet engagement ne doit s'entendre que de la contribution qui peut être mise à leur charge dans la limite de cent pour cent.

II. — Pour un seul et même événement générateur d'une avarie commune, l'ensemble de la cargaison forme un tout indivisible qui contribue au prorata de sa valeur au règlement des dépenses faites dans l'intérêt commun, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les dépenses plus spécialement propres au sauvetage ou faites postérieurement au sauvetage de telle ou telle partie de la cargaison.

L'Hémisphère c. Ayme.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant :

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que, le 20 octobre 1899, le vapeur *Paul Emile* dans un voyage d'Oran à Marseille s'échoua fortuitement sur la côte d'Espagne à peu de distance du sud de Barcelone ; que les opérations de renflouement furent longues, laborieuses et coûteuses ; que ce n'est qu'après une vingtaine de jours d'essais infructueux de toute sorte que le navire put être remis à flot avec l'aide du bateau sauveteur le *Dannmark* ;

Attendu qu'il a été régulièrement procédé à Marseille entre tous les intéressés à un règlement d'avaries communes duquel il résulte que la quotité d'avarie ne s'élève pas à moins de 145,80 pour cent ;

Attendu que la Compagnie l'Hémisphère, assureurs sur corps, qui ont fait en grande partie l'avance des frais de sauvetage. demandent au Tribunal d'entériner le dit règlement dressé par M. Ch. Cauvet, expert-répartiteur, le 4 juillet 1900, dûment enregistré et déposé ; qu'ils ont fait citer les défendeurs en paiement de la contribution de 145,80 o/o mise à leur charge ;

Attendu que tous les défendeurs, à l'exception de M. Ayme jeune, qui soulève une difficulté particulière, se reconnaissent tenus jusqu'à concurrence de la valeur intégrale de leurs marchandises à l'arrivée, telle qu'elle a été fixée par les expertises intervenues, soit d'une contribution de 100 pour cent,

mais se refusent à payer au-delà de cette valeur, soit l'excédent de 45 francs 80 pour cent ;

En droit :

Attendu qu'une jurisprudence, aujourd'hui représentée notamment par un arrêt de la Cour de cassation en date du 2 avril 1884, décide en se fondant sur les termes mêmes de l'article 401 du Code de commerce, que les chargeurs impliqués dans un règlement d'avaries, soit communes, soit particulières, ne sauraient être tenus pour une somme supérieure à la valeur de leurs marchandises sauvées, soit d'une contribution excédant cent pour cent ;

En fait :

Attendu que les demandeurs, pour écarter l'application de ce principe, excipent alors de ce fait que les défendeurs, du moins à l'exception de MM. Mitjaville et Goutelle, auraient retiré leurs marchandises, payé une contribution provisoire de 40 pour cent et se seraient engagés à payer ultérieurement le surplus qui pourrait être mis à leur charge après règlement définitif ; qu'ils prétendent que par cet engagement les défendeurs auraient ratifié toutes les dépenses faites et contracté l'obligation d'en supporter leur part quelle qu'elle puisse être ;

Mais attendu que cet engagement de payer une contribution supplémentaire ou complémentaire après règlement, s'il y avait lieu, ne doit raisonnablement s'entendre, en dehors de toute stipulation expresse et contraire, que de la contribution qui peut en vertu de la loi et des usages être finalement mise à leur charge jusqu'à la limite maxima de cent pour cent, sanctionnée par la doctrine et la jurisprudence ;

En ce qui concerne spécialement Ayme jeune :

Attendu que ce dernier prétend qu'une partie de ses marchandises, soit 38 fûts, débarqués au début même des opérations, entreposés sur la plage de Gava et transportés à Marseille par le vapeur *Garcia de Vinuesa*, ne devraient pas contribuer dans le règlement des dépenses faites postérieurement à leur sauvetage et être distraits du règlement général ;

Mais attendu que pour un seul et même événement générateur d'une avarie commune l'ensemble de la cargaison forme un tout indivisible qui contribue au prorata de sa valeur au règlement des dépenses faites dans l'intérêt commun, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les dépenses plus spécialement propres au sauvetage de telle ou telle partie de la car-

Digitized by Google

gaison ; que la communauté du danger couru et évité a pour conséquence dans le réglement la mise en commun des charges et des dommages et leur répartition au prorata des valeurs sauvées ;

Par ces motifs,

Entérine en principe le règlement d'avaries communes dressé et déposé par M. Ch. Cauvet, expert-répartiteur ;

Mais, en ce qui concerne son exécution à l'encontre des défendeurs, dit et déclare que la Compagnie demanderesse n'a à l'encontre des dits défendeurs qu'une action limitée à la valeur des marchandises composant le capital contribuable de ces derniers, soit jusqu'à concurrence d'une quotité totale de cent pour cent ;

Déboute la Compagnie l'Hémisphère du surplus de sa demande et la condamne aux dépens ;

Déboute Ayme de ses fins relatives au lot de 38 fûts débarqués à Gava et le condamne aux dépens de ce chef. »

Du 26 novembre 1901. — Prés. : M. Magnan, prés ; plaid. : Mes Estrangin, David, Couve, Corticchiato, Pijotat et Médard (ce dernier du barreau d'Oran), avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,

Confirme. »

Du 23 décembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Mallet, prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Médard (du barreau d'Oran) et Drujon, avocats.

OBSERVATIONS. — I. — La jurisprudence et la plupart des auteurs sont à peu près d'accord pour limiter à la valeur des marchandises la responsabilité des chargeurs à raison des actes que le capitaine a pu accomplir dans l'intérêt de ces marchandises. Voyez cependant en sens contraire Levillain, sous Cassation, 2 avril 1884, *Dalloz*, 84. 1. 449 ; Aix, 28 mars 1881, *ibid.*, 84. 1. 449 ; Rouen, 19 avril 1861, cité par Cauvet, *Traité sur les assurances maritimes*, t. I, n° 69.

Mais de même que l'on n'est pas d'accord sur le fondement de la responsabilité des chargeurs, de même les opinions diffèrent sur les motifs qui peuvent justifier la limitation de cette responsabilité.

Digitized by Google

D'après certains auteurs le capitaine serait le mandataire des chargeurs ; voyez Cauvet, *op. cit.*, t. I, n° 68 ; De Valroger, t. I, n° 280 ; d'après d'autres, il aurait cette qualité dans une certaine mesure, ou dans certains cas ; Voyez Lyon-Caen, sous Cassation, 2 avril 1884, *Sirey*, 85. 1. 25 ; Vermond, *Manuel de droit maritime*, n° 125. Tous ces auteurs accordent aux chargeurs la faculté de se libérer des engagements contractés par le capitaine, en faisant abandon des marchandises. Voyez Vermond, *op. cit.*, n° 126 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 277, t. VI, n° 975. Comp. Marseille, 6 octobre 1869, *M.*, 1. 299 ; 15 novembre 1880, *M.*, 81. 1. 47 ; Nantes, 14 décembre 1895, ce Rec., XI, p. 607.

Suivant M. De Courcy, les chargeurs ne sauraient être tenus au-delà de la valeur de leurs marchandises parce que le capitaine, n'étant ni leur mandataire ni leur préposé, ne peut les obliger personnellement. Voyez De Courcy, t. IV, p. 183-230 ; la note critique sous Conseil d'Etat, 26 février 1897, ce Rec., XII, p. 667.

Enfin la Cour de cassation pose en principe que le règlement d'avaries, soit communes, soit particulières, ne donne ouverture qu'à une action réelle, dont l'exercice ne peut être poursuivi que sur les marchandises, et elle fonde cette solution sur les articles 401 et 404 du Code de commerce. Voyez Cassation, 18 août 1866, *Sirey*, 66. 1. 392 ; 2 avril 1884, *ibid.*, 85. 1. 25 ; Desjardins, t. IV, n°s 1048 et 1049. Comp. l'opinion de ce dernier auteur pour le cas où le capitaine emprunte à la grosse sur la cargaison, t. V, n° 1177 *bis*.

II. — Voyez conf. Nantes, 15 juin 1878, *H.*, 79. 2. 6 ; en sens contraire Haute Cour de justice d'Angleterre, 21 juillet 1887, ce Rec., III, p. 329 ; Hambourg, 17 décembre 1887, *ibid.*, III, p. 737. Comp. Cauvet, *Traité sur les assurances maritimes*, t. II, n° 343 ; de Valroger, t. V, n° 1983.

Digitized by Google

TRIBUNAL CIVIL DE DUNKERQUE

14 novembre 1902

Navire. Saisie conservatoire. Etrangers. Tribunaux français. Régularité de la mesure. Certitude de la créance. Compétence. Examen du fond. Abandon du navire et du fret. Recevabilité. Incompétence.

Navire : « Poolzie ».

Les tribunaux français sont compétents pour maintenir en la forme, dans l'intérêt des étrangers, les saisies conservatoires pratiquées par eux en France.

Cette compétence est strictement limitée à l'appréciation de la régularité de la mesure conservatoire, et le juge français doit notamment vérifier si la saisie a été pratiquée en vertu d'une créance certaine dans son principe.

Mais il ne saurait entrer dans l'examen du fond, et en particulier statuer sur la recevabilité de l'abandon du navire et du fret fait par le saisi.

L. Smit et Cie c. Société Anonyme Aktielskabet Barfood et cap. Zackariassen.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que par exploit de l'huissier Suywens, en date du 18 septembre 1902, la Société Aktielskabet Barfood et le capitaine Zackariassen ont fait saisir conservatoirement le remorqueur *Poolzie*, appartenant à Smit et Cie et amarré à Dunkerque, pour avoir paiement de la somme de 125.000 francs, évaluation d'une créance en dommages-intérêts due aux saisissants par les demandeurs à la suite d'une collision causée dans l'Escaut par un de leurs remorqueurs dit *Lauwerzee* ;

Attendu que par exploit de Vollaeys, huissier à Dunkerque, en date du 29 septembre dernier, Smit et Cie ont assigné les saisissants en main-levée de la saisie conservatoire susdite; qu'ils concluent en outre à une condamnation en 50.000 fr. de dommages-intérêts et en 1.000 fr. par jour de retard à compter du 18 septembre dernier ;

Attendu qu'il importe tout d'abord de donner acte aux parties de ce que Smit et Cie renoncent aux moyens tirés de l'offre de caution du 29 septembre 1902, de l'incompétence

Digitized by Google

du président du Tribunal de commerce et de l'insaisissabilité du navire comme muni de ses expéditions au moment où la saisie a été faite ;

Attendu que les tribunaux français sont compétents pour maintenir en la forme dans l'intérêt des étrangers les saisies conservatoires pratiquées par eux en France ; qu'au surplus cette compétence est reconnue au Tribunal de Dunkerque par le concert des parties en cause ;

Mais attendu que la dite compétence doit être strictement limitée à l'appréciation de la régularité de la mesure conservatoire ;

Attendu que la saisie conservatoire doit, pour être validée, être pratiquée en vertu d'une créance certaine dans son principe ; or attendu que, par jugement du Tribunal d'Anvers confirmé par la Cour de Bruxelles à la date du 30 octobre 1901 et passé en force de chose jugée, Smit et Cie ont été déclarés responsables de l'accident survenu au bateau de la Société Aktielskabet et du capitaine Zackariassen ;

Que le Tribunal commercial d'Anvers a, par jugement du 14 octobre 1902, fixé provisionnellement cette responsabilité à 60.000 fr. ;

Attendu que la créance des défendeurs était donc éminemment certaine au moment où ils ont saisi conservatoirement le *Poolzie* ; qu'elle a de plus été évaluée par le juge conformément à la loi ;

Que sans doute les demandeurs en opposition prétendent qu'aux termes de l'article 216 du Code de commerce leur responsabilité doit être expressément limitée à la valeur du navire abandonné et de son fret ; que d'autre part ils ont déclaré aux dates des 29 septembre et 4 octobre derniers faire abandon du remorqueur *Lauwerzee* ; mais que la Société défenderesse et Zackariassen ont, le 8 octobre, affirmé nettement leur intention de considérer cet abandon comme irrecevable ;

Mais attendu que le Tribunal ne saurait, sans entrer dans l'examen du fond, dont la connaissance lui est interdite, statuer sur ces prétentions ; que du reste le fait lui-même par les demandeurs d'user de la faculté d'abandon implique la reconnaissance par eux du principe de la créance ;

Que dès lors il n'importe à aucun point de vue d'examiner le fondement juridique d'une créance qui de l'aveu même de Smit est non douteuse dans son principe ; qu'il y a donc lieu

Digitized by Google

de déclarer Smit et Cie mal fondés dans leurs demandes et de dire valable en la forme la saisie conservatoire pratiquée à la requête des défendeurs sur le *Poolzie* jusqu'à décision définitive des juges compétents ;

Et vu l'article 130 du Code de procédure civile,

Par ces motifs,

Statuant en matière sommaire, contradictoirement et en premier ressort,

Déclare Smit et Cie mal fondés en leur demande tant en nullité ou mainlevée de la saisie conservatoire pratiquée sur le *Poolzie* à requête de la société Aktielskabet et Zackariassen le 18 septembre 1902 qu'en dommages et intérêts ;

Déclare la dite saisie régulière et valable en la forme, la valide à ce titre et dit qu'elle sera maintenue jusqu'à décision définitive des juges compétents sur le fond du litige ;

Se déclare en tant que de besoin incompétent pour statuer sur toutes autres questions, en conséquence dit les parties non recevables à plus ou autrement prétendre ;

Condamne Smit et Cie en tous les dépens de la présente instance, y compris les frais de saisie et de procédure nécessaires. »

Du 14 novembre 1902. — Prés. : M. Pelletreau ; plaid. : Mes Cavrois et Hovelt, avocats (1).

Observation. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles rendu dans cette affaire, du 30 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 189.

Les tribunaux français, en principe incompétents pour statuer sur les litiges entre étrangers, se déclarent compétents pour autoriser les mesures conservatoires qui les intéressent. Voyez Cassation, 23 mars 1868, *Dalloz*, 68. 1. 369 et la note; Douai, 24 janvier 1890, ce Rec., VII, p. 117. C'est ainsi que le Président du Tribunal de commerce autorise les étrangers à saisir conservatoirement les navires étrangers. Voyez Marseille, 15 juillet 1870, *Dalloz*, 72. 2. 41 ; Douai, 24 janvier 1890, précité ; Marseille, 19 juin 1893, ce Rec., IX, p. 213. Comp. *Dalloz*, *Suppl.*, v° *Droits civils*, n° 207.

De même d'après la jurisprudence, le Tribunal français est compétent pour statuer sur la validité d'une saisie-arrêt pratiquée en France, en vertu de titres exécutoires ou de juge-

(1) Communication de Me Terquem, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

ments rendus en pays étranger. Voyez Paris, 8 avril 1874, *Sirey*, 76. 2. 145; 26 mars 1889, *ibid.*, 89. 2. 116.

Mais si une contestation s'élève sur le fond du litige, sur l'existence de la créance qui sert de cause à la saisie, le tribunal français doit surseoir à statuer jusqu'à ce que la question litigieuse ait été tranchée par les tribunaux étrangers compétents. Voyez Cassation, 23 mars 1868; Paris, 8 avril 1874, précités; Bordeaux, 30 novembre 1869, *Dalloz*, 71. 2. 121.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

9 décembre 1902

Consignataire de navire. Mandat. Réclamateur. Porteur du connaissement. Paiement du fret. Action en responsabilité. Bon à enlever. Porteur. Absence de lien de droit. Défaut d'action.

Le consignataire du navire est responsable de l'exécution de son mandat envers le véritable réclamateur, porteur du connaissement, qui a payé le montant du fret, mais non envers le simple porteur d'un bon à enlever, avec lequel il n'est lié par aucun rapport de droit.

LEMIERRE c. LANGSTAFF, EHRENBERG ET POLLAK.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il est établi et reconnu que le connaissement relatif aux 67 barils de pommes sèches en litige a été présenté à l'estampille par H. Génestal et fils, qui ont versé aux consignataires du navire le montant du fret;

Que, si plus tard ils ont remis à Lemierre un bon à enlever, ils n'en sont pas moins restés les réclamateurs de la marchandise; que seuls ils auraient été responsables du fret si la marchandise avait péri avant qu'il fût payé; que c'est à eux seuls aussi que les consignataires des navires peuvent avoir à répondre de l'exécution de leur mandat et qu'il n'existe aucun lien de droit entre Langstaff, Ehrenberg et Pollak et Lemierre, simple porteur d'un bon à enlever;

Attendu au surplus que Lemierre a enlevé la marchandise sans faire procéder à aucune expertise contradictoire et qu'en

Digitized by Google

admettant même qu'il pût prouver, à l'encontre des constatations qui figurent dans le procès-verbal d'arrimage, l'exactitude des faits qu'il allègue, il se serait mis en tout cas dans l'impossibilité d'établir l'existence du préjudice qu'il prétend avoir subi ;

Qu'à tous égards donc son action est non recevable ;

Par ces motifs,

Dit l'action de Lemierre non recevable, l'en déboute et le condamne aux dépens. »

Du 9 décembre 1902. — Prés. : M. Rœderer, prés. ; plaid. : Mes Pézeril et de Grandmaison, avocats (1).

Observation. — Sur le rôle du consignataire du navire, voyez Havre, 9 juillet 1901, ce Rec , XVII, p. 100 et la note ; Calais, 29 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 415.

Sur les droits que confère le connaissement, comp. Havre, 4 février 1901, *ibid.*, XVI, p. 651 et la note ; Gênes, 5 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 515.

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

31 décembre 1902

Compagnie de navigation. Transport des passagers. Absence de monopole et de service public. Horaires. Ports desservis. Jours et heures de départ. Navire effectuant le transport. Chiffre réglementaire de voyageurs. Obligation de les recevoir. Affluence de voyageurs. Mise en service de plusieurs navires. Non obligation. — Compagnie de navigation. Transport des passagers. Horaire. Obligation de s'y conformer.

Navire : « Gazelle ».

I. — La Compagnie de navigation, qui effectue le transport des passagers, sans jouir d'aucun monopole, ni assurer un service public, et dont les horaires indiquent simplement les dates et heures de départ pour les ports qu'elle dessert, ne s'engage pas à transporter un nombre illimité de personnes, mais seulement le chiffre réglementaire que peut porter le navire qui effectue le voyage. En cas d'affluence des passagers, elle n'est donc pas tenue de mettre plusieurs navires à leur disposition.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

II. — Une Compagnie de navigation, qui effectue le transport des voyageurs, est obligée de se conformer aux heures indiquées sur ses horaires.

Daniel Renault et Pierre Dufau c. Compagnie Normande de navigation a vapeur.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que Daniel Renault, avoué au Havre, et Pierre Dufau, étudiant, demeurant à Caen, ont fait assigner, chacun pour son compte personnel, la Compagnie Normande de navigation à vapeur en paiement de 100 fr. à titre de dommages-intérêts pour le préjudice qu'ils prétendent avoir subi en raison de ce que, le lundi 20 août, s'étant présentés à l'embarcadère de cette Compagnie cinq minutes avant l'heure indiquée pour le départ du bateau de Honfleur, sur lequel ils désiraient prendre passage, ils constatèrent que ce steamer avait déjà quitté le quai et durent rester à terre ;

Attendu que, ces actions étant connexes, il y a lieu de les joindre pour statuer sur l'une et l'autre par un seul et même jugement ;

Attendu que la Compagnie Normande de navigation oppose à ces demandes une fin de non recevoir basée sur ce que le vapeur *Gazelle* dont il s'agissait avait reçu 612 personnes alors que son permis de navigation le limite au chiffre de 600 et qu'elle n'était donc pas en droit d'accepter un plus grand nombre de voyageurs ;

Qu'elle expose en outre qu'étant une Compagnie privée qui ne jouit d'aucun monopole et n'assure aucun service public, elle n'a d'autre devoir que de faire effectuer par un de ses steamers la traversée annoncée sur ses horaires et ne saurait être tenue au transport d'un nombre de personnes excédant celui que ce steamer est autorisé à porter ;

Attendu que Renault et Dufau soutiennent au contraire qu'il importe peu que la Compagnie Normande de navigation ait la qualité de Compagnie privée n'assurant pas un service public ;

Qu'il est de principe que toute compagnie de bateaux à vapeur qui annonce des départs réguliers à des jours fixes contracte envers le public une obligation, laquelle en cas d'inexécution la rend passible du dommage qu'elle a pu causer ;

Digitized by Google

Que l'affluence des voyageurs n'est pas un cas fortuit ou de force majeure ;

Que la Compagnie Normande devait prendre les mesures nécessaires pour transporter tous les voyageurs se présentant ;

Attendu que subsidiairement Renault et Dufau concluent encore à ce que, dans le cas de contestation du préjudice éprouvé, les parties soient renvoyées devant arbitre ;

Attendu qu'il est constant que la Compagnie Normande de navigation n'a pris aucun engagement vis-à-vis des pouvoirs publics pour assurer les communications entre le Havre et les points desservis par ses steamers ;

Qu'elle a par conséquent la liberté la plus complète de gérer son exploitation comme elle l'entend et ne peut être tenue qu'en vertu des règles générales du droit commun ;

Attendu que cette Compagnie fait connaître son service au moyen de distributions et d'affichages d'horaires ; que cette publicité constitue une offre de transport qui forme son obligation et la lie ;

Qu'il convient de rechercher quelle est l'étendue de son offre, si elle a manqué à la promesse ainsi faite et dans quelle mesure elle s'en serait alors écartée ;

Attendu que les horaires de la Compagnie Normande de navigation affectent la forme de tableaux, indiquant dans des colonnes correspondant aux ports desservis et en regard de chaque date du mois, une ou plusieurs heures de départ ;

Qu'il en ressort que la Compagnie Normande de navigation prévient qu'à chacune des heures désignées et sauf les cas de force majeure ou de gros temps qui font l'objet d'une réserve sur ces horaires, elle fera effectuer la traversée par l'un de ses steamers ;

Qu'elle fait ainsi offre de transport au public ;

Attendu cependant que cette offre de transport n'est pas illimitée ; qu'elle est au contraire définie, qu'elle ne s'adresse pas à tous, mais bien à un nombre de personnes déterminé, celui que le navire peut recevoir ;

Qu'il en résulte que, si au moment d'un départ la Compagnie est tenue d'accepter les voyageurs jusqu'à ce que le chiffre réglementaire soit atteint, à cet instant précis elle a exécuté sa promesse et elle est dégagée de son offre vis-à-vis de toute autre personne se présentant ;

Attendu que rien sur ses horaires ne fait prévoir que dans

Digitized by Google

le cas d'affluence de passagers elle mettra en service plusieurs steamers;

Attendu toutefois que, bien que le nombre de voyageurs soit atteint, la Compagnie Normande de navigation doit encore faire partir ses bateaux aux heures indiquées sur ses horaires et, lorsqu'elle ne le fait pas, elle commet une faute qui, dans certains cas, peut engager sa responsabilité;

Attendu qu'il est établi que le steamer *Gazelle* avait à son bord 612 passagers, alors que son permis de navigation ne lui permet pas d'en prendre plus de 600 ;

Que la Compagnie Normande de navigation était alors en droit de refuser Renault et Dufau qui n'étaient pas porteurs de billets pris d'avance ;

Que ceux-ci ne reprochent aucun passe-droit dans l'embarquement des passagers ;

Que, la *Gazelle* fût-elle partie cinq minutes d'avance comme le déclarent Renault et Dufau, ce fait, qui serait de nature à engager la responsabilité de la Compagnie Normande de navigation vis-à-vis de toute personne en ayant éprouvé un préjudice, est étranger au motif pour lequel ils n'ont pu être transportés à Honfleur et demeure sans influence dans le débat;

Attendu qu'à raison de ces diverses considérations, il échet de dire que Renault et Dufau ne sont pas fondés dans leur action et doivent en être déboutés ;

Par ces motifs,

Joint les actions de Daniel Renault et de Pierre Dufau ;

Joint la demande subsidiaire à la principale et statuant sur le tout en un seul et même jugement en dernier ressort,

Déclare Daniel Renault et Pierre Dufau mal fondés en leur action, les en déboute, les condamne en tous les dépens. »

Du 31 décembre 1902. — Prés. : M. Danvers ; plaid. : M[es] Levarey et de Grandmaison, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Marseille, 10 août 1898, ce Rec., XIV, p. 144; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, n° 22.

II. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 835; Cassation, 8 juin 1896, ce Rec., XII, p. 6 et la note. Comp. Gênes, 30 décembre 1899, *ibid.*, XV, p. 832.

(1) Communication de M[e] de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

20 décembre 1902

Assurances maritimes. Remorqueur. Clause manuscrite. Garantie du recours des tiers. Clause d'exonération du recours des affréteurs, chargeurs et réclamateurs. Non dérogation. Sens du mot tiers. Personnes ayant des droits sur les choses ne faisant pas corps avec le remorqueur. Cargaison du remorqué. Exclusion de l'assurance. — Assurances maritimes. Remorqueur. Garantie du recours des tiers en cas de faute du remorqueur. Assureur. Défaut d'enquête contradictoire. Faute. Défaut de preuve. Impossibilité de s'en prévaloir. Responsabilité.

Navires : « Arsène » et « Loire n° 22 ».

I. — En cas d'assurance d'un remorqueur, la clause manuscrite de la police étendant la garantie au recours des tiers ne déroge pas à la clause exonérant les assureurs de tous recours des affréteurs, chargeurs, réclamateurs de marchandises, passagers ou équipage ; dans l'intention des parties, il faut entendre par tiers les personnes ayant des droits sur les choses qui ne font pas, comme les navires remorqués et leur cargaison, corps avec le remorqueur.

En conséquence, les dommages causés à la cargaison du navire remorqué sont exclus de l'assurance.

II. — L'assureur qui a garanti le recours des tiers en cas de faute du remorqueur assuré, ne peut exciper de ce que cette faute n'est pas prouvée, lorsque, prévenu à temps des avaries, il n'a pas exigé qu'il soit procédé à une enquête contradictoire entre les équipages du remorqueur et du remorqué pour déterminer les responsabilités.

COMPAGNIE LOIRE FLUVIALE c. SIMON ET DUTEIL.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la Loire Fluviale, dont le siège social est à Nantes, a consenti à Simon et Duteil, assureurs, également à Nantes, l'assurance de son vapeur *Arsène*, et ce, aux clauses et conditions stipulées par police du 11 avril 1901 ;

Attendu que, le 20 mai suivant, la gabare *Loire n° 22*, chargée de charbon appartenant à l'usine à gaz, se rendait à

Digitized by Google

son poste de déchargement, remorquée par le vapeur *Arsène*, lorsqu'à la suite d'une fausse manœuvre, en passant du fleuve dans l'Erdre, la gabare vint heurter le quai et coula presque immédiatement ;

Que de ce fait est résulté un dommage, pour le charbon transporté et des frais de sauvetage, le tout s'élevant à la somme de 1.927 fr. 50 dont la Loire Fluviale, s'appuyant sur les clauses de sa police relatives aux recours des tiers, a réclamé à Simon et Duteil le remboursement pour partie ;

Attendu que Simon et Duteil ont repoussé cette demande se basant sur ce que la clause ayant trait aux recours des tiers en exclue dans son § 6 les chargeurs et réclamateurs des marchandises existant à bord des gabares remorquées, et incidemment sur ce que la faute du vapeur *Arsène* n'est pas prouvée ;

Que c'est dans ces conditions que la Loire Fluviale a assigné Simon et Duteil, par l'acte sus-visé du 21 août 1902, pour s'entendre condamner à lui payer le montant de leur part dans les sommes réclamées pour avaries de sauvetage, s'entendre en outre condamner aux intérêts de droit, et en tous les dépens ;

Attendu que le différend résulte de l'interprétation faite par les parties de la clause 6 de l'article 4, imprimée dans la police, en même temps que de l'interprétation de la partie manuscrite qui termine et complète la dite police ;

Qu'il y a dès lors lieu d'examiner ces deux points afin d'en déterminer la valeur et la portée ;

Attendu que cette clause est ainsi conçue :

« Les assureurs sont exempts de tous recours des affréteurs « ou chargeurs, réclamateurs de marchandises, passagers ou « équipage » et que la partie manuscrite déclare : « que les « recours de tiers et autres garantis par les articles 3 et 4 de « l'imprimé comprennent par extension, mais sans déroga- « tion à l'article 15, tous les recours qui pourraient être « exercés contre le remorqueur assuré aussi bien que les « dommages causés par les navires ou bateaux remorqués « qui seraient dûment imputés à la faute du remorqueur » ;

Qu'il ressort à l'évidence de la lecture de ces stipulations que les contractants, qui traitaient pour l'assurance du remorqueur et des dommages qu'il pouvait causer à des tiers, ont entendu dans la partie manuscrite étendre la garantie de l'assurance aux recours que les tiers pourraient exercer contre

Digitized by Google

les gabares ou navires remorqués, mais seulement dans le cas où il y aurait faute du remorqueur ;

Qu'il ne s'en suit pas qu'ils entendaient comprendre parmi ces tiers les affréteurs, chargeurs, réclamateurs de marchandises, passagers, équipage dont l'exclusion était stipulée par l'article 4, § 6 de l'imprimé ;

Que, si telle eût été leur intention, ils l'eussent manifesté bien simplement en rayant ce paragraphe du contrat ;

Qu'ils l'ont maintenu dans son intégralité ;

Qu'il faut dès lors dire que l'intention des parties était de reconnaître comme tiers tout ce qui ne faisait pas corps avec le vapeur *Arsène*, comme le faisaient les bateaux ou navires remorqués et leurs cargaisons ;

Attendu que les dommages dont il est réclamé remboursement ont été causés au charbon transporté par la gabare *Loire n° 22*, qui a coulé alors qu'elle était à la remorque de l'*Arsène* ;

Que, par suite, ces charbons étaient aux termes des conventions exclus de la garantie d'assurance ;

Qu'il faut donc conclure de ce qui précède que la demande de la Loire Fluviale doit être rejetée comme non fondée ;

Attendu que Simon et Duteil observent que la faute du remorqueur *Arsène* n'a pas été prouvée, ainsi qu'elle devait l'être, suivant les termes du contrat d'assurance ;

Attendu que, la Loire Fluviale étant déclarée non fondée dans sa demande, il n'y a pas lieu d'examiner le bien ou mal fondé de cette observation ;

Qu'elle serait en tous cas tardive, les assureurs ayant été prévenus, en temps, des avaries, et n'ayant pas à ce moment, ainsi que cela leur appartenait, exigé qu'il soit procédé à une enquête contradictoire, entre les gabariers et les hommes du vapeur, afin de déterminer les responsabilités ;

Par ces motifs,

Décerne acte à Simon et Duteil de ce que la Loire Fluviale renonce à réclamer le paiement des avaries de la gabare ;

Dit et juge que les marchandises transportées par les gabares ou navires remorqués par l'*Arsène* étaient exclues de l'assurance faisant l'objet de la police du 11 avril 1901, que par suite Simon et Duteil, assureurs et signataires de la dite police, ne sont pas responsables des dommages causés au charbon transporté par la gabare *Loire n° 22*, pas plus que des frais de sauvetage ;

Digitized by Google

Déboute en conséquence la Loire Fluviale de ses demandes, fins et conclusions,

La condamne en tous les dépens. »

Du 20 décembre 1902. — Prés. : M. Riom; plaid. : Mes Gautté et Guist'hau, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Tribunal de l'empire allemand, 20 mars 1900, ce Rec., XV, p. 807; Chambre des Lords, 15 juin 1891, *ibid.*, VII, p. 175 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1246 *bis*.

II. — Comp. Suprême Tribunal fédéral, 10 avril 1897, ce Rec., XIII, p. 707.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

11 juin 1902

Vente par navire désigné. Marchandise arrivée. Avarie. Vendeur. Livraison en l'état d'arrivée. Bonification. Obligation. Acheteur. Faculté de refus. Remplacement non exigible.

Navire : « Yrraouady ».

Dans la vente par navire désigné, le vendeur n'est tenu que de livrer la marchandise qui arrive et dans l'état où elle se trouve à l'arrivée, sauf bonification, sans être tenu de la remplacer en cas de refus; l'acheteur ne peut donc que refuser purement et simplement la marchandise avariée ou recevoir sous bonification.

Schlœsing fils c. Audibert, Selon et Cie.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que Audibert, Selon et Cie ont vendu à Schlœsing fils 150 kgr. paille chouchou-yeda à livrer à l'heureuse arrivée du navire *Yrraouady*, alors en cours de route ;

Attendu que, à l'arrivée du dit navire, Schlœsing a reçu et agréé une partie de la marchandise et refusé, à raison de son état d'avarie, une caisse de 45 kgr. dont il a demandé le remplacement, puis la résiliation faute de livraison ;

(1) Communication de Me Guist'hau, avocat à Nantes.

Digitized by Google

Attendu qu'il s'agit d'une vente par navire désigné ; que le vendeur n'est tenu que de livrer la marchandise qui arrive et en l'état de son arrivée, sauf bonification, sans être tenu de la remplacer en cas de refus ; que l'acheteur ne peut que refuser purement et simplement la marchandise avariée ou recevoir sous bonification sans pouvoir exiger le remplacement ;

Attendu que, en l'espèce, l'acheteur, qui a opté pour le refus pur et simple du colis de 45 kgr. avarié, a épuisé son droit ;

Par ces motifs,

Déboute Schlœsing de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 11 juin 1902. — Prés. : M. Sauze ; plaid. : Mes Couve et Audibert, avocats.

Observation. — Comp. Marseille, 19 septembre 1855, *M.*, 55.1.133 ; 24 août 1855, *M.*, 55.1.266 ; 20 septembre 1858, *H.*, 59.2.172 ; Havre, 7 janvier 1861, *H.*, 61.1.16 ; Rouen, 23 mars 1861, *H.*, 61.2.95 ; Marseille, 10 février 1895, ce Rec., X, p. 792.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

13 novembre 1902

Staries. Transport de charbon. Clause. Navire prêt à débarquer, qu'il soit à quai ou non. Avis au réceptionnaire. Interprétation. Point de départ. Usage de Marseille. Réception de l'avis. Reprise du travail subséquente. Surestaries. Calcul. Heures. Fractions d'heures.

Navire : « Wildcroft ».

En cas de transport de charbon, s'il est convenu que « les staries courront quand le navire sera prêt à décharger et qu'un avis écrit aura été donné par le capitaine au réceptionnaire, que le navire soit à quai ou non », les staries ne doivent courir, du moins d'après l'usage de Marseille, que de l'heure de la reprise du travail qui suit la réception de l'avis prévu aux accords ; et les surestaries, s'il en est encouru, doivent être calculées par heures ou même par fractions d'heures.

Cap. Cassap c. Société Commerciale d'Affrètements et de Commissions.

Digitized by Google

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le capitaine Cassap, commandant le vapeur *Wildcroft*, réclame à la Société d'affrètements, consignataire de la cargaison, une somme de 387 fr. 30 pour 11 heures et 2/3 d'heure de surestaries ;

Attendu que le vapeur est entré dans le port de Marseille avec un chargement de charbon, le 15 octobre 1900 ; que le débarquement, commencé le lendemain a été terminé dans la nuit du 22 au 23 octobre, soit après moins de 6 jours de travail ; que le délai des staries étant de 6 jours exactement, les parties ne sont en désaccord que sur le moment où ce délai a commencé de courir ;

Attendu qu'il avait été convenu que les staries courraient quand le navire serait prêt à décharger et qu'un avis écrit aurait été donné par le capitaine, que son navire fût à quai ou non ;

Attendu que l'avis en question a été reçu par les agents de la Société défenderesse, le 15 octobre, vers 4 heures du soir ; que la dite Société a prétendu et prétend encore aujourd'hui que les staries ne doivent pas être comptées à partir de ce moment précis, mais bien de la première heure utile qui l'a suivi ;

Attendu qu'il faut remarquer tout d'abord que la condition soumise à l'appréciation du Tribunal n'était pas spéciale au *Wildcroft*, mais qu'elle est généralement usitée pour les affrètements de charbon ; que, si l'on décidait que les jours de planche partent du moment précis où l'avis du capitaine parvient au destinataire par lettre recommandée ou autrement, il serait souvent difficile, pour ne pas dire impossible, de déterminer ce moment d'une façon exacte ;

Qu'une telle appréciation aurait pour résulat de contraindre en quelque sorte le réceptionnaire de charbons à recruter à l'avance, pour la garder parfois inoccupée, l'équipe nécessaire au débarquement ; qu'il suffit d'énoncer ces divers inconvénients pour comprendre que la prétention du demandeur est pratiquement inacceptable ; qu'il est au contraire plus conforme à la raison et aux pratiques de la place d'admettre que les staries doivent courir seulement de l'heure de la reprise du travail qui suit la réception de l'avis prévu aux accords, les surestaries, s'il en est encouru, devant être calculées par heures ou même par fractions d'heures ;

Digitized by Google

Attendu, ce point établi, que la Société d'affrètements avait en l'espèce jusqu'au 23 octobre, à 7 heures du matin, pour effectuer son débarquement; qu'ainsi, la réclamation du capitaine Cassap doit donc être entièrement repoussée;

Par ces motifs,

Déboute le capitaine Cassap de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 13 novembre 1902. — Présid. : M. E. Boyer ; plaid. : Mes Estrangin et Talon, avocats.

Observation. — Voyez Rouen, 4 juillet 1892, ce Rec., VIII, p. 296. Comp. Anvers, 7 janvier 1900, *ibid.*, XV, p. 677; Cassation de Rome, 27 mars 1900, *ibid.*, XVI, p. 427; Gênes, 16 mai 1902, *ibid.*, XVII, p. 815 ; sur le calcul des surestaries, comp. Tribunal supérieur hanséatique, 2 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 605.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

17 novembre 1902

Vente. Marchandises. Documents. Détention par un tiers, créancier du vendeur. Livraison. Acheteur. Prix payable au tiers livreur. Sommes dues par le vendeur. Compensation impossible.

Navires : « Ville de Naples » et « Berry ».

L'acheteur, à qui la marchandise vendue a été livrée par un tiers, créancier du vendeur et détenteur des documents, doit payer son prix à ce dernier, et ne peut opposer en compensation les sommes qui lui sont dues par le vendeur.

Crédit Lyonnais c. Mercier.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le Crédit Lyonnais, créancier d'un sieur Boués pour avances sur marchandises et détenteur des documents, a livré à Mercier, sur les instructions du dit sieur Boués, aujourd'hui en liquidation judiciaire, plusieurs lots orge et avoine, ex *Ville de Naples*, *Berry* ou autres vapeurs ; qu'il en a réclamé l'entier paiement à l'acheteur ;

Attendu que, pour quatre lots s'élevant ensemble à

Digitized by Google

1.381 fr. 40, le Crédit Lyonnais, contrairement à son habitude, n'a pas exigé de Mercier l'engagement écrit de lui payer le montant des marchandises livrées ; que le défendeur s'en prévaut pour soutenir qu'il est resté, pour ces quatre lots, débiteur seulement du sieur Boués, son vendeur, à qui il aurait à opposer des compensations ;

Attendu que Mercier n'a pas pu ignorer que le Crédit Lyonnais, dont le nom figure dans les bulletins de poids, était régulièrement détenteur des documents afférents aux dites marchandises ; que le fait de n'avoir pas pris une mesure de précaution, dont le seul but est de contrôler l'existence du marché annoncé par le vendeur, n'a pas pu priver le livreur de ses droits sur une marchandise dont il était nanti ; qu'il a déjà été jugé que l'acheteur, réceptionnaire d'une marchandise détenue par un tiers, ne peut se libérer de son prix que s'il y est expressément autorisé par le tiers livreur ; que ce principe est d'ailleurs conforme à l'usage établi ; que ce serait méconnaître les conséquences en quelque sorte nécessaires des opérations d'avances sur marchandises et apporter sans raison une entrave aux transactions commerciales que de contraindre le créancier livreur, déjà connu du réceptionnaire à remplir auprès de ce dernier, sous peine de déchéance, une formalité surérogatoire ;

Par ces motifs,

Condamne Mercier à payer au Crédit Lyonnais la somme de 1.381 fr. 40, montant des causes de la demande avec intérêts de droit et dépens. »

Du 17 novembre 1902. — Présid. : M. Rocca ; plaid. : Mes Autran et Ardisson de Perdiguier, avocats.

Observation. — Voyez Marseille, 1er octobre 1883, *M.*, 84. 1. 14 ; Rouen, 21 février 1894, ce Rec., X, p. 20.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

5 décembre 1902

Privilèges sur les navires. Droit de suite. Extinction. Vente. Voyage. Art. 194 C. com. Délai minimum de trente jours. Arrivée du navire dans un port avant l'expiration de ce délai. Application. Maximum de soixante jours. Expiration. Navire non arrivé. Application. Navire arrivé entre trente et soixante jours. Arrivée. Extinction du privilège. Voyage au long cours. Application.

Navire : « Président-Armand ».

Il résulte de l'article 194 du Code de commerce que le voyage nécessaire pour l'extinction du droit de suite sur le navire vendu est accompli après un délai minimum de trente jours et maximum de soixante jours.

Le minimum est applicable lorsque le navire est arrivé dans un port autre que celui du départ avant l'expiration des trente jours.

Le maximum est applicable quand le navire n'est pas arrivé dans ce port à l'expiration des soixante jours.

Si le navire est arrivé dans ce port entre le trentième et le soixantième jour qui a suivi le départ, le droit de suite est éteint dès l'arrivée, même en cas de voyage au long cours.

NEL ET AUTRES C. SOCIÉTÉS DES SÉCHERIES DE MORUES DE PORT DE BOUC.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Nel et consorts, fournisseurs et ouvriers ayant travaillé pour le compte du sieur Scotto, à la construction du navire *Président-Armand*, vendu et livré par le dit sieur Scotto à la Société des Sécheries de morues de Port de Bouc, prétendent exercer à l'encontre de cette dernière le droit de suite résultant du privilège que leur confère l'art. 191, 8o, du Code de commerce ;

Attendu que la Société défenderesse réplique en excipant de l'art. 193, aux termes duquel les privilèges des créanciers sont éteints lorsque le navire a fait un voyage en mer sans opposition de la part des créanciers ;

Digitized by Google

Attendu que l'art. 194 définit légalement le voyage en mer; que, d'après cet article, le navire est censé avoir fait un voyage en mer : « lorsque son départ et son arrivée auront été constatés dans deux ports différents et trente jours après le départ; lorsque, sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé plus de soixante jours entre le départ et le retour dans le même port, ou lorsque le navire, parti pour un voyage de long cours, a été plus de soixante jours en voyage, sans réclamation de la part des créanciers du vendeur » ;

Attendu qu'il résulte du dit article, tel qu'il est interprété par la presque unanimité de la doctrine, à défaut de la jurisprudence, entièrement muette sur la question, que, dans le cas d'un voyage en mer, l'extinction du privilège est comprise entre un délai minimum de trente et maximum de soixante jours ; que le premier reçoit son application dans le cas où le navire est arrivé dans un port autre que celui du départ avant l'expiration des trente jours; que le second s'applique dans le cas où le navire n'est pas encore arrivé dans ce port de destination ou d'escale avant l'expiration des soixante jours ; que, s'il est arrivé dans le dit port entre trente et soixante jours, c'est le fait même et la date de l'arrivée qui déterminent l'extinction du privilège ;

Attendu que tel est le cas de l'espèce ; que le navire est parti de Marseille pour Saint-Pierre et Miquelon le 15 mars 1902 ; qu'il est arrivé à destination le 2 mai, soit le quarante-huitième jour après son départ ; qu'à ce moment s'est produit l'extinction du privilège ; que, par suite, les demandeurs, en mettant en œuvre leur droit de suite le 13 mai seulement, soit le cinquante-huitième jour, étaient forclos dans leur réclamation et privés de leur privilège dans les conditions sus-indiquées ;

Par ces motifs,

Déboute Nel et consorts de leur demande et les condamne aux dépens. »

Du 5 décembre 1902. — Prés. : M. Sauze ; plaid. : Mes Cyprien Fabre et Talon, avocats.

Observation. — Aux termes du 1er paragr. de l'art. 194 « un navire est censé avoir fait un voyage en mer lorsque son départ et son arrivée ont été constatés dans deux ports différents, et trente jours après le départ. » Quel est le sens de ce paragraphe ? Pour que le droit de suite soit éteint, faut-il

Digitized by Google

que le voyage ait duré trente jours? Suffit-il au contraire, comme l'admet le jugement rapporté, qu'il y ait eu un voyage de moindre durée et qu'un délai de trente jours se soit écoulé depuis le départ? Voyez dans ce dernier sens Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 1487, d; Cresp et Laurin, t I, p. 174; Dufour, t. II, n°s 452 et 453; De Valroger, t. I, n° 116; Desjardins, t. I, n° 202; Demangeat sur Bravard, t. IV, p. 93; Alauzet, t. V, n° 1672; *contrà* Pardessus, t. II, n° 950.

Sur le 2e paragraphe de l'article 194 voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1488.

Le 3e paragraphe de l'article 194 est-il applicable à tous les voyages au long cours, ou seulement à ceux qui durent plus de soixante jours? Le jugement rapporté décide que, lorsque, comme dans l'espèce soumise au Tribunal, le navire parti pour un voyage au long couis, reste moins de soixante jours en mer, on rentre dans le premier cas prévu par l'article 194, et le droit de suite est éteint dès l'arrivée du navire. Voyez dans ce sens Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 1489; Desjardins, t. I, n° 204; De Valroger, t. I, n° 121; *contrà* Dufour, t. II, n° 468.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

12 janvier 1903

Assistance maritime. Navire en détresse. Abandon provisoire de l'équipage. Ancre. Résistance. Proximité de la côte. Equipage en vue. Impossibilité de considérer le navire comme une épave. Absence de sauvetage. Péril imminent. Assistance maritime et non simple remorquage.

Navires : « Nestor » et « Marius Chambon ».

L'aide donnée à un navire en détresse, provisoirement abandonné de son équipage, n'est ni un sauvetage, dès lors que le navire, tenant bon sur son ancre près de la côte et en vue de son équipage, ne peut être considéré comme une épave, ni un simple remorquage; c'est une assistance maritime.

Société de remorquage Chambon et Cie c. Selon frères.

Digitized by Google

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que dans la journée du 18 novembre 1902, ainsi qu'il résulte du rapport de mer du capitaine, le brick le *Nestor*, appartenant à Selon frères, se trouvait en détresse dans les parages de Faraman; qu'il avait fait une avarie grave à sa brigantine; que le vent violent et les courants le poussaient vers la côte; qu'il avait mis son pavillon en berne pour signaler sa situation au sémaphore voisin; qu'il avait vainement demandé l'assistance de deux navires, le *Fernand* et la *Moselle*, qui passaient près de lui; que finalement, vers quatre heures du soir, après délibération de l'équipage, après avoir mouillé l'ancre de tribord sans réussir à mouiller celle de babord, le capitaine avait pris le parti d'abandonner le navire avec son équipage, au moins temporairement, et de chercher un refuge sur la côte;

Attendu que, cette situation ayant été signalée à Marseille à l'administration de la marine et la société demanderesse avisée, cette dernière prit immédiatement et d'office les mesures pour envoyer un de ses bateaux sauveteurs, le *Marius Chambon*, au secours du *Nestor*; que, sur ces entrefaites, elle fut également requise par les armateurs, informés par une dépêche du capitaine;

Attendu que, en arrivant sur les lieux vers six heures du matin, le *Marius Chambon* trouva le *Nestor* toujours abandonné par son équipage, qui, resté à terre et privé de l'embarcation, n'aurait pu regagner le bord; que le *Marius Chambon* prit le *Nestor* à la remorque et le ramena sans autre incident dans le port de Marseille;

Attendu qu'il s'agit aujourd'hui pour le Tribunal d'arbitrer l'indemnité due à la Compagnie demanderesse, soit d'apprécier notamment s'il y a eu en l'espèce simple remorquage, comme le prétendent Selon frères, ou bien assistance, comme le soutiennent les demandeurs;

Attendu que, si l'hypothèse d'un sauvetage proprement dit donnant lieu à la rémunération du tiers aux sauveteurs doit être écartée par le motif que le navire, tenant bon sur son ancre unique, avec son équipage en vue, près de la côte, ne pouvait être considéré comme une épave, tous les faits de la cause constituent dans toute l'acception du mot une assistance en mer donnée à un navire en perdition; que l'état de détresse et de péril imminent ne saurait être sérieusement contesté;

Digitized by Google

que le capitaine le reconnaissait lui-même en mettant son pavillon en berne, en demandant l'assistance des navires passant à sa portée, en signalant sa situation au sémaphore et surtout en abandonnant le navire mouillé sur une seule ancre avec ses voiles dehors, dans le voisinage d'une plage basse et redoutée pour ses nombreux sinistres ;

Attendu toutefois que, dans l'allocation de l'indemnité d'assistance, il y a lieu de tenir compte de la rapidité et de la facilité de l'opération faite par le *Marius Chambon* et du peu de risques courus et de frais exposés ;

Par ces motifs,

Condamne Selon frères à payer à la Société de remorquage la somme de 2.000 francs, à titre d'indemnité d'assistance, avec intérêts de droit et la condamne en outre aux dépens. »

Du 12 janvier 1903. — Prés. : M. Etienne Boyer ; plaid. : Mes Jauffret et Autran, avocats.

Observation. — Voyez Nantes, 24 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 750 ; Alger, 30 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 346 ; Marseille, 10 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 762 ; Cour du district Nord de la Californie, 5 avril 1901, *ibid.*, XVII, p. 214 et les notes sous ces décisions. Comp. sur les caractères du sauvetage et de l'assistance maritime Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial,* t. VI, nos 1061 et 1066 ; Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, chap. II et suiv., p. 80 et suiv.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ALGER

28 septembre 1901

Gens de mer. Art. 262 C. com. Maladie pendant le voyage. Loyers, traitement aux frais du navire. Maladie. Cause. Débauches. Imprudences. Maladies secrètes. Syphilis. Preuve. Inapplication.

Navire : « Saint-Antoine ».

L'article 262 du Code de commerce, aux termes duquel le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux frais du navire, s'il tombe malade pendant le voyage, n'est pas applicable lorsqu'il est prouvé que la maladie provient de

Digitized by Google

débauches, d'imprudences ou de maladies secrètes comme la syphilis.

DUSSAINT C. TANDONNET FRÈRES ET BURKE ET DELACROIX.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le sieur Dussaint assigne les sieurs Tandonnet frères, et pour eux MM. Burke et Delacroix, leurs représentants à Alger, par devant ce Tribunal, pour s'entendre condamner à lui payer : 1° la somme de 439 fr. 89, montant de ses salaires liquidés au 11 juillet 1901 ; 2° le montant des salaires et indemnité de nourriture qui lui seront dûs au jour de son débarquement à partir du 11 juillet 1901 ; et 3° la somme de 2.000 fr. à titre de dommages-intérêts ;

Qu'il base cette demande sur ce qu'il a été embauché comme chauffeur à bord du navire le *Saint-Antoine*, appartenant aux défendeurs, aux appointements de 100 fr. par mois ;

Qu'au cours d'une traversée il a contracté, pour les besoins du service, une maladie grave qui a nécessité son entrée à l'infirmerie du bord, où il a reçu les premiers soins, et son transfert d'urgence à l'hôpital civil d'Alger ;

Qu'il a été hospitalisé par les soins de MM. Burke et Delacroix, qui ont acquitté les frais d'hospitalisation ;

Qu'entré à l'hôpital d'Alger le 30 mars 1901, il en est sorti le 11 juillet suivant ;

Que, sans ressources, il a demandé paiement de ses salaires du jour de son embarquement au 11 juillet 1901 ;

Que son compte arrêté par les soins de M. le Commissaire de la marine s'élève à la somme de 439 fr. 89, dont le paiement devait être effectué chez MM. Burke et Delacroix ;

Qu'il a vainement sollicité ce paiement, et que c'est pourquoi il s'adresse à justice ;

Qu'il est aussi fondé à réclamer le paiement de ses salaires jusqu'au jour de son débarquement, ainsi que la somme de 2.000 francs à titre de dommages-intérêts, la maladie qu'il a contractée à bord pour les besoins du service le mettant dans l'impossibilité absolue d'exercer à nouveau son métier de chauffeur ;

Attendu que Tandonnet frères prétendent que la maladie dont fut atteint Dussaint ne présente pas les caractères de la maladie contractée à bord et entraînant par suite les conséquences qui s'y rattachent ;

Digitized by Google

Que, Dussaint étant atteint de rhumatismes polyarticulaires, il est inadmissible que cette maladie soit résultée pour lui de son séjour à bord ; que, dans le certificat produit par Dussaint, le docteur praticien lui-même n'a pas voulu attribuer la cause de la maladie au séjour à bord ;

Que, s'agissant même d'un simple rhumatisme chronique, la jurisprudence a décidé que l'article 262 du Code de commerce ne devait pas être appliqué ;

Qu'il en est *à fortiori* ainsi, puisque l'origine de la maladie de Dussaint trouve son siège dans la syphilis ;

Qu'ils demandent à prouver par toutes les voies de droit que Pierre Dussaint fut atteint d'une maladie non contractée à bord du navire et plus spécialement d'une affection consécutive à la syphilis ;

Qu'ils ajoutent que, Dussaint, embarqué le 20 février 1901, étant entré à l'hôpital le 30 mars suivant, il lui est dû 130 fr. 22 pour salaires ;

Qu'ils ne lui doivent ni hospitalisation ni loyers depuis le 30 mars 1901, à raison de la nature même de sa maladie ; qu'ayant remis à Dussaint en espèces :

1° en avances	27 fr.	»
2° à valoir..............................	30	»
et payé pour frais d'hospitalisation.............	237	40
Au total..................	294	40
Dussaint reste leur débiteur, en déduisant de cette somme celle de 130 fr. 22 à lui due, ci	130	22
de la différence soit.........................	164 fr.	18

somme pour laquelle ils se portent reconventionnellement demandeurs ;

Attendu que l'article 262 du Code de commerce, qui édicte que le matelot est payé de ses loyers, traité et pansé aux dépens du navire, s'il tombe malade pendant le voyage ou s'il est blessé au service du navire, ne saurait être applicable aux gens de mer contre lesquels il est prouvé que la maladie dont ils sont atteints provient de débauches, de maladies secrètes ou de leur imprudence ;

Que dans l'espèce les défendeurs opposent à Dussaint qu'il était atteint d'une affection syphilitique, qui a déterminé la maladie pour laquelle il a été hospitalisé le 30 mars 1901 ;

Qu'ils demandent à faire cette preuve ;

Attendu que les faits invoqués par les défendeurs sont pertinents et admissibles en preuve ;

Digitized by Google

Que, s'ils étaient prouvés, ils seraient de nature à fixer la religion du Tribunal ;

Qu'il y a donc lieu de faire droit à cette demande subsidiaire ;

Par ces motifs,

Avant dire droit au fond,

Autorise les sieurs Tandonnet frères à prouver, tant par titre que, par témoins, en la forme ordinaire des enquêtes, que Dussaint fut atteint d'une maladie non contractée à bord du navire *Saint-Antoine* et plus spécialement d'une affection consécutive à la syphilis ;

Réserve la preuve contraire au demandeur. »

Du 28 septembre 1901.— Présid. : M. Tiné, prés. ; plaid. : Mes Tedeschi et Lefebvre, avocats (1).

Observation. — En assimilant la maladie survenue au matelot pendant le voyage à la blessure reçue au service du navire, le législateur présume que cette maladie est causée par la navigation. Mais, si l'armateur démontre qu'elle résulte d'une faute du matelot, il semble bien qu'il doit être exonéré des obligations mises à sa charge par l'article 262. Arg. analog. art. 264 C. com. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nº 459 ; Havre, 20 janvier 1894, ce Rec., X, p. 222. Comp. Alger, 8 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 419 et la note.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

25 octobre 1902

Connaissement. Clause : « Comptage de la cargaison au bord du navire, à défaut irresponsabilité de l'armateur. Réceptionnaire. Obligation de donner quittance ». Sens. Reconnaissance au moment où la marchandise quitte le navire. Effets. Réserve des droits des parties. Absence de fixation définitive. Reconnaissance par experts. Reconnaissance contradictoire. Non-obligation.

La clause du connaissement stipulant que « le comptage des bois composant la cargaison devra être fait, au moment où la marchandise est livrée du bord du navire, par les soins du réceptionnaire, qui devra en délivrer quittance, à défaut, l'armateur ne sera pas responsable des manquants » est formelle et doit être exécutée dans toute sa rigueur.

Le réceptionnaire est donc obligé, sous peine de perdre tout recours contre le transporteur en cas de manquants, d'opérer la reconnaissance de la marchandise au moment précis où celle-ci quitte le bord du navire, nonobstant tout usage qui admettrait le comptage après chargement sur wagons, et il doit en outre délivrer à l'armateur un reçu constatant les quantités qui lui ont été livrées.

Cette reconnaissance, dont les résultats sont constatés par le reçu, n'a pas pour objet de déterminer, d'une façon définitive et sans recours, l'état de la cargaison délivrée et l'importance des manquants ; elle a simplement pour but de réserver l'action du réceptionnaire contre l'armateur à raison des déficits constatés, et de renseigner le transporteur le plus rapidement possible sur la situation afin de lui permettre, s'il le juge utile, de provoquer une expertise postérieure. Elle ne doit pas être faite par experts, mais par le réceptionnaire seul et n'a pas besoin d'être contradictoire.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII p. 364.

Digitized by Google

Lubeck-Bremer-Dampfschifffahrts gesellschaft c. J. O. Geffcken.

Du 25 octobre 1902. — 2e chambre.

Observation. — Comp. Anvers, 12 mai 1900, ce Rec., XVI, p. 419, et la note.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

29 novembre 1902

Assurances maritimes. Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée. » Règlement de Hambourg sur les assurances. Art. 102. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Faute du capitaine. Risque non couvert. Irresponsabilité des assureurs. Assurance « à l'heureuse arrivée ». Clause « et le bon état du navire ». Sens. Séjour au port de destination. Risque couvert par l'assurance.

Navire : « Luigia ».

I. — Aux termes de l'article 102, n° 1 du Règlement général sur les assurances de Hambourg, dans une assurance sur corps « à l'heureuse arrivée », les assureurs ne sont responsables qu'aux cas de perte totale, de délaissement ou de vente du navire pour irréparabilité survenue à la suite d'un sinistre et avant l'arrivée au port de destination.

La vente du navire pour cause « d'indignité de réparations », c'est-à-dire s'il y a disproportion entre le coût des réparations et la valeur du navire, n'a pas été prévue par l'article 102 du Règlement ; c'est donc un risque dont ne répondent pas les assureurs.

Sans doute, l'article 109 du Règlement comprend dans la définition de la perte totale le cas où l'assuré se trouve privé du navire sans espoir de le recouvrer, et la vente pour « indignité de réparations » enlève évidemment à l'assuré la disposition du navire sans espoir de retour.

Mais si les effets sont les mêmes entre la perte totale de l'article 102 et celle de l'article 109, le principe est différent : l'article 109 est classé au chapitre des avaries et les dommages dont il traite ne peuvent donner lieu qu'à un règlement par avaries. Or, dans une assurance « à l'heureuse arrivée »,

Digitized by Google

il ne peut être question d'un règlement par avaries, puisque la responsabilité des assureurs est strictement limitée au cas de perte totale, auquel l'article 102 assimile exclusivement le délaissement et la vente du navire pour irréparabilité seulement.

Il importe peu que la vente du navire ait eu pour cause initiale la faute du capitaine : si l'assureur répond, en vertu de l'article 69 § 6 du Règlement des conséquences des fautes du capitaine, c'est à la condition que ces conséquences ne seront pas, comme en l'espèce, exclues de l'assurance.

II. — Dans une assurance sur corps « à l'heureuse arrivée », la clause « et le bon état du navire » (*behaltene Zustand*) n'a pas pour objet d'engager la responsabilité des assureurs pour tous les évènements de nature à affecter le bon état de navigabilité du navire et à l'empêcher d'accomplir son voyage. Son but est d'étendre les effets de l'assurance « à l'heureuse arrivée » à des risques qu'elle ne couvre pas d'ordinaire.

Dans une assurance de ce genre, en effet, le risque prend fin pour l'assureur au moment précis où le navire est amarré au port de destination. La clause « et le bon état du navire », prolonge l'assurance pendant le séjour du navire en ce port pour toute la durée du chargement, lorsque, comme dans l'espèce, l'assurance a été conclue pour le voyage au port de charge.

C. H. Donner c. die Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft.

Du 29 novembre 1902. — 4e chambre commerciale.

Observations. — I. — Voyez Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, art. 69, 102, 109, 131, ce Rec., XVI, p. 434, 448, 578 et 588 ; code de commerce allemand, §§ 850, 854, 873 ; Tribunal de l'Empire, 9 janvier 1901, ce Rec., XVII, p. 470 et la note.

II. — Voyez Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, art. 102, ce Rec., XVI, p. 448. Comp. Nantes, 7 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 442 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par **MM. GOVARE**, avocat à Paris, **BULTHEEL**, avocat, et **B. MOREL-SPIERS**, docteur en droit, courtier maritime, à Dunkerque.

HAUTE COUR DE JUSTICE

7 août 1902

Connaissement. Transport de marchandises destinées à l'ennemi. Clause d'exonération de la prise. Chargement à l'insu des expéditeurs d'autres marchandises. Violation des obligations de l'armateur vis-à-vis de ces expéditeurs. Saisie du navire. Retard dans la livraison des marchandises. Armateur. Inapplication de la clause. Dommages-intérêts. Dommages-intérêts pour inexécution du marché.

Navire : « Mashona ».

Le transport par l'armateur de marchandises destinées à un ennemi sans le consentement des autres expéditeurs ou à leur insu est une violation des obligations de l'armateur vis-à-vis de ceux-ci et l'armateur est responsable des dommages résultant du retard dans la livraison de ces marchandises au port de destination, si le navire a été saisi et retenu parce qu'il avait à bord des marchandises destinées à l'ennemi.

Il n'y a pas de loi interdisant de réclamer des dommages-intérêts pour perte de marché en vertu d'un contrat de transport par mer.

DUNN ET AUTRES c. BUCHNALL BROTHERS, DONALD CURRIE ET AUTRES.

Le vapeur *Mashona* avait embarqué à New-York le 17 octobre 1902 des marchandises destinées à l'ennemi et sujettes à confiscation ; les connaissements exonéraient l'armateur des risques de capture. Le 2 novembre, il embarquait d'autres marchandises, le connaissement visait seulement les « restraints of princes ». Il fit route le 5 novembre, arriva à Algoa Bay le 5 décembre, fut saisi par le navire de guerre *Partridge* et conduit à Cape Town ; il y fut retenu jusqu'à la fin de mars et les marchandises confisquées, puis mainlevée fut donnée et les marchandises livrées à destination après plusieurs mois de retard.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 369.

Digitized by Google

Les demandeurs réclamaient des dommages-intérêts pour retard dans la livraison.

Les défendeurs soutenaient qu'ils étaient de bonne foi et pensaient pouvoir contre une garantie de £. 10.000 remettre les marchandises sujettes à confiscation qu'ils transportaient entre les mains des autorités anglaises et être à même de continuer leur voyage et de livrer les marchandises non sujettes à confiscation.

La Cour confirme le jugement de M. le juge Matthew.

Les défendeurs connaissaient la nature des marchandises par eux transportées et ont été coupables de négligence vis-à-vis des autres chargeurs en ne les avertissant pas; ils sont donc responsables et ne peuvent invoquer l'exception prévue au connaissement pour s'affranchir d'une responsabilité qui résulte de leur propre faute.

Quant aux dommages-intérêts, en règle générale, un transporteur n'est pas responsable de la perte de marché résultant du retard dans la livraison; la loi pourtant ne s'y oppose pas et il y a des circonstances de fait, comme dans le cas présent, qui justifient cette réclamation.

Du 7 août 1902. — Cour d'appel. — Devant MM. Collins M. R, Stirling, L. J. et Cozens Hardy, L. J.; plaid. : MM. Asquith, K. C., R. M. Bray, K. C. et Hollams; Sir E. Clarke, K. C., Scrutton, K. C., Carver, K. C., F. D. Mackinnon et Lewis Noad.

Observation. — Comp. Cour du district sud de New-York, 8 août 1901, ce Rec., XVII, p. 220 et la note.

HAUTE COUR DE JUSTICE

11 août 1902

Assurance maritime. Assurance de la responsabilité de l'armateur résultant de l'omission de la negligence-clause dans la charte-partie et les connaissements. Non application de la « Suing and labouring clause ».

Navire : « Carinthia ».

La « Suing and labouring clause », qui ne vise que les frais faits pour la conservation et le recouvrement des marchandises sauvées, n'est applicable que dans une assurance

Digitized by Google

sur marchandises, elle ne peut être invoquée par l'armateur dans une assurance couvrant la responsabilité qui pourrait résulter pour lui de l'omission de la negligence-clause dans la charte-partie et les connaissements.

Cunard Steamship C° L^ed c. Marten.

Les demandeurs, armateurs du vapeur *Carinthia* actionnaient le défendeur aux termes d'une police d'assurance souscrite par lui et d'autres défendeurs pour des sommes s'élevant en totalité à £. 20.000.

L'assurance couvrait les demandeurs, jusqu'à concurrence de cette somme, de la responsabilité de toute nature qui pourrait résulter du défaut d'insertion de la negligence-clause dans le contrat d'affrètement et dans les connaissements relatifs au transport de mules d'une valeur supérieure à £. 20.000, embarquées sur le vapeur susnommé pour le voyage de Nouvelle Orléans à un port de l'Afrique du Sud.

Le *Carinthia* était parti de Nouvelle-Orléans le 11 mai 1900 avec 1.500 mules à bord en destination de Cape Town; le 15 mai par suite d'une faute de navigation, il échouait à Haïti; les tentatives faites pour le renflouer furent infructueuses; environ 900 à 1 000 mules purent être sauvées; la responsabilité des demandeurs vis-à-vis des propriétaires des mules était nettement établie.

L'action était intentée pour le recouvrement des frais faits pour sauver les mules et renflouer le navire.

La « Suing and labouring clause » insérée dans la police était-elle applicable?

Suivant les demandeurs, la police est un contrat de garantie contre les responsabilités de toutes sortes, jusqu'à concurrence de £ 20.000, pouvant résulter de l'omission de la negligence-clause : toute perte inférieure à £. 20.000 doit leur être remboursée en totalité, toute perte supérieure, jusqu'à concurrence de cette somme.

Il ne s'agit pas dit le juge, d'une assurance sur marchandises; on ne peut dès lors appliquer la « Suing and labouring clause » qui ne vise que les frais faits pour la conservation ou le recouvrement des marchandises assurées.

Du 11 août 1902. — Division du Banc du Roi. — Devant M. J. Walton ; plaid. : MM. Pickford, K. C. et Lochnis ; Carver, K. C. et F. D. Mackinnon.

Digitized by Google

OBSERVATION. — Voyez *Law Reports*, 1902, p. 624. Comp. Cour de district de l'Illinois, 11 août 1885, ce Rec., I, p. 388 et la note.

HAUTE COUR DE JUSTICE

3 octobre 1902

Assurances maritimes. Police. Clause: Règlement d'avaries conforme au contrat d'affrètement. Charte-partie. Soumission aux Règles d'York et d'Anvers. Jet de la pontée admis en avaries communes. Assureurs. Contribution. Obligation.

Navire: « Henriette H ».

Lorsque la police d'assurances contient la clause: « Avaries grosses payables suivant règlement étranger, ou suivant les Règles d'York et d'Anvers, si cela est conforme au contrat d'affrètement », et que la charte-partie porte soumission aux Règles d'York et d'Anvers, avec cette exception que le jet de la pontée sera admis en avaries communes, les assureurs sont tenus de leur contribution conformément au règlement établi.

DE HART C. COMPANIA ANONIMA « SEGUROS AURORA ».

Le demandeur avait assuré pour une période de 12 mois le vapeur *Henriette H* aux termes de deux polices d'assurance de £. 500. chacune souscrites par la Compagnie défenderesse.

Chaque police contenait la clause: « Avaries grosses payables suivant règlement étranger, s'il est ainsi établi, ou suivant les Règles d'York et d'Anvers, si cela est conforme au contrat d'affrètement ».

L'*Henriette H* avait été affrété pour le transport de bois de Pensacola au Havre et avait une partie de chargement sur le pont; la charte-partie stipulait que, en cas d'avaries grosses, le règlement serait effectué conformément aux Règles d'York et d'Anvers, avec cette exception que le jet de la pontée serait admis en avaries grosses.

Au cours du voyage, le navire éprouva des avaries et une partie de la pontée fut jetée à la mer.

Le règlement des avaries effectué à Anvers fut établi en

Digitized by Google

conséquence, et le jet de la pontée admis en avaries grosses.

Le demandeur réclamait à la Compagnie défenderesse sa contribution, telle qu'elle résultait du règlement ainsi établi.

Les défendeurs ne soutenaient pas que le règlement tel qu'il avait été établi fut contraire à la loi belge, mais prétendaient que l'exception prévue dans le contrat d'affrètement ne les liait pas et qu'ils n'étaient pas tenus de contribuer au jet de la pontée.

Jugement en faveur du demandeur : Les défendeurs doivent payer leur contribution telle qu'elle résulte du règlement étranger, du moment où la loi étrangère du pays où le règlement est établi reconnaît les termes du contrat d'affrètement passé entre les parties.

Du 31 octobre 1902. — Division du Banc du Roi. — Devant M. le juge Kennedy ; plaid. : MM. Carver, K. C. et de Hart ; J.-A. Hamilton, K. C. et J.-R. Atkin.

Observation. — Comp. Cassation française, 29 novembre 1901, ce Rec., XVII, p. 401 et les notes.

HAUTE COUR DE JUSTICE

4 novembre 1902

Abordage. Remorqueur. Clause d'irresponsabilité. Indemnité payée par le remorqueur. Défaut d'action en remboursement contre le navire remorqué.

Navire : « Richmond ».

La clause d'irresponsabilité des dommages causés même par la faute du remorqueur interdit tout recours du navire remorqué contre le remorqueur, mais ce n'est pas un contrat d'indemnité donnant droit au remorqueur de se faire indemniser par le navire remorqué des dommages-intérêts qu'il a dû payer à la suite d'un abordage.

A la suite d'un abordage en Tamise, le 17 janvier 1902, entre le brigantin *Lenore*, à l'ancre, et la barque *John*, à la remorque du *Richmond*, une première action en responsabilité avait été intentée par le *Lenore* contre le *John* et un jugement de première instance rendu en faveur des défen-

Digitized by Google

deurs. Une seconde action fut intentée par le *Lenore* contre le *Richmond*, celui-ci appelant en cause le *John*.

Les armateurs du *Richmond* ne niaient pas que leur remorqueur ne fut en faute; ils entendaient toutefois faire retomber la responsabilité sur le *John* en vertu d'un contrat d'indemnité, résultant de leur tarif dont une des clauses était ainsi conçue : « Nous ne serons pas responsables des pertes et dommages qui pourront être subis ou occasionnés par tout navire ou chargement pendant le remorquage, quelle que soit la cause de ces avaries ou dommages, alors même qu'ils résulteraient d'une faute du remorqueur ».

Dans cette seconde action le jugement de première instance avait été rendu également en faveur des demandeurs et l'appel en garantie du remorqueur contre le remorqué repoussé.

La Cour confirme le jugement. La clause « nous ne serons pas responsables... » veut dire que les armateurs ne seront pas responsables vis-à-vis des personnes avec lesquelles ils ont traité, ainsi, si le *Lenore* avait triomphé contre le *John*, celui-ci ne pouvait pas retomber sur le remorqueur, mais c'est aller trop loin de dire que cette clause équivaut à un contrat d'indemnité; le remorqué ne peut avoir d'action contre le remorqueur, cela ne veut pas dire que le remorqueur peut avoir une action contre le remorqué.

Du 4 novembre 1902. — Division de l'Amirauté. — Devant Sir Francis Jeune et M. le juge Barnes; plaid.: MM. C.-A. Russel, K. C. et John Mansfield ; J.-A. Hamilton, K. C. et H.-E. Farnfield.

Observation. — Comp. Bruxelles, 22 septembre 1901, ce Rec., XVII, p. 487 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BRÉSILIENNE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille.

SUPRÊME TRIBUNAL FÉDÉRAL

21 décembre 1901

Cabotage. Impôt sur le sel. Droit de douane d'importation. Confusion impossible. Impôt de consommation. Légitimité. Liberté du commerce du cabotage.

L'impôt sur le sel est un impôt de consommation et, quel qu'en soit le mode de perception, il ne peut être assimilé à un droit de douane frappant les marchandises étrangères à l'importation. Malgré la liberté du commerce du cabotage, il est donc légitimement perçu sur des marchandises nationales parvenant dans les ports de l'Etat par une navigation au cabotage.

Arrêt

« Le Tribunal.

Attendu que les appelants avaient à recevoir diverses cargaisons de sel provenant de l'Etat de Rio Grande do Norte, par vapeurs nationaux ; qu'à l'entrée au port de Santos, ces sels ont été frappés d'un droit de 30 reis par kilogramme, impôt qui se présente et se perçoit comme un droit de douane à l'importation de marchandises étrangères ; qu'ils soutiennent qu'il est contraire à la Constitution, qui proclame la liberté du commerce du cabotage, de frapper les marchandises nationales d'un droit d'importation et réclament la restitution des sommes indûment perçues ;

Attendu que les impôts de consommation, autorisés par la Constitution se divisent en impôts de recette directe sur la consommation et impôts de recette indirecte qui frappent les produits avant leur mise à la consommation, au moment de la fabrication, de la vente ou de la circulation dans les limites de l'Etat ;

Que le droit de l'Etat de mettre un impôt de consommation sur le sel ne saurait être contesté ;

Attendu que le principe inscrit dans la Constitution de la

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec. XVII, p. 639.

Digitized by Google

liberté du commerce du cabotage ne met pas obstacle à la perception de cet impôt, puisqu'il frappe en principe la marchandise à sa sortie de la fabrique et que, si le gouvernement accepte d'en reculer le recouvrement à l'entrée au port de destination, au moyen d'acquits, c'est une mesure prise pour faciliter les transactions commerciales;

Qu'en l'état, l'impôt sur le sel ne peut être assimilé à un droit d'importation ;

Par ces motifs,

Rejette, etc. ».

Du 21 décembre 1901.

OBSERVATION. — Comp. Table décennale, v° *Douane*.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ÉGYPTIENNE (1)

Par M. **PADOA-BEY**, avocat à Alexandrie.

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

3 avril 1901

Armateur. Capitaine. Changement de route. Violation de la charte-partie. Navire et cargaison. Capture. Responsabilité envers les chargeurs.

Navire : « Giorgios ».

Lorsqu'à la suite d'un changement de route fait par le capitaine en violation de la charte-partie, le navire et la cargaison sont capturés, la responsabilité de l'armateur est engagée envers les chargeurs.

HADJI DAOUD FARKOUH C. SALTELLI ET ISMYRIDIS.

Du 3 avril 1901. — Président : M. Bellet.

OBSERVATION. — Comp. Rouen, 9 mai 1892, ce Rec., VIII, p. 32 ; Marseille, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 64 et les notes ; Copenhague, 3 décembre 1890, *ibid.*, VII, p. 410 et les notes.

(1) Pour les précédents bulletins. voir ce Rec., XVII, p. 799.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

4 avril 1901

Connaissement. Destinataire. Surestaries. Responsabilité. Stipulations avec les chargeurs. Capitaine. Inopposabilité. Payement sous réserves. Inadmissibilité.

Navire . « Kara ».

Le consignataire ou destinataire de la cargaison qui, aux termes du connaissement, a la responsabilité du déchargement, est tenu, vis-à-vis du capitaine, de supporter les frais de surestaries causés par les lenteurs de ce déchargement à lui imputables, sans pouvoir exciper de stipulations particulières entre lui et les chargeurs, l'exonérant de toute responsabilité en pareil cas.

Le recours du consignataire ou destinataire contre les chargeurs ou expéditeurs, ne l'autorise pas à offrir, sous certaines réserves, soit en son nom, soit à celui de ces derniers, le payement des surestaries dues au capitaine.

Cap. G. Griffiths c. Chemins de fer Egyptiens.

ARRÊT

« La Cour,

Attendu que la charte-partie passée entre le Capitaine Griffiths, commandant du vapeur anglais *Kara* et la Pressed Steel Car and C° de New-York porte :

Art. 5. Les affréteurs devront charger, arrimer et décharger toute la cargaison à leurs risques et frais ;

Art. 7. Le capitaine, ou la personne désignée par lui, signera les connaissements sans dérogation à la charte-partie ;

Art. 8. La cargaison sera déchargée avec toute la rapidité possible selon les usages du port de déchargement. Les surestaries seront payées à raison de 4 pence par tonne et par jour de retard par la faute des affréteurs ; le navire devra prêter les treuils et les hommes de treuils pour charger et décharger les pièces à soulever jusqu'à un poids de trois tonnes ;

Que le connaissement stipule, d'autre part, que les marchandises doivent être reçues par les destinataires dès que le navire est prêt à décharger et sans discontinuer ; qu'il ajoute « qu'en

Digitized by Google

acceptant ce connaissement. les chargeurs, armateurs et consignataires des marchandises, ainsi que le porteur du connaissement, acceptent d'être liés par toutes ses stipulations, exceptions et conditions, soit manuscrites, soit imprimées, comme si elles avaient toutes pleinement été signées par les dits chargeurs, armateurs et consignataires » ;

Attendu, en fait, que le vapeur *Kara* est arrivé dans le port d'Alexandrie le 5 avril 1900 et a commencé le déchargement le lendemain;

Que l'Administration des Chemins de fer ne mit à la disposition du capitaine, pour le déchargement des pièces excédant trois tonnes, qu'une grue, la seule, est-il dit dans ses conclusions, qui fût disponible en ce moment ; que, suivant les mêmes conclusions, le déchargement fut lent, à tel point que le capitaine ne put terminer dans les délais voulus et que le navire fut en surestaries à partir du 19 avril 1900 ;

Attendu que, mise en demeure, les 16 et 18 avril, de faciliter et activer le déchargement sous peine de subir des frais de surestaries conformément aux conditions de la charte-partie et du connaissement, l'Administration des Chemins de fer, se retranchant derrière un cahier des charges réglant autrement ses rapports avec les chargeurs, a décliné toute obligation et toute responsabilité à l'égard du capitaine représentant le navire ;

Attendu que des conventions passées en dehors des stipulations de la charte-partie et du connaissement, notamment entre les affréteurs et chargeurs et les destinataires de la cargaison, ne pouvaient modifier les dites stipulations et être invoquées contre le capitaine :

Que le consignataire ou destinataire n'a droit à la livraison de la cargaison qu'en vertu du connaissement qui forme son seul titre ;

Qu'un exemplaire de ce connaissement est ou doit être entre ses mains, conformément aux dispositions de l'art. 100 du Code de Commerce maritime ;

Que, n'ayant droit à la livraison de la cargaison qu'en vertu du connaissement, il est tenu d'en respecter et subir les conditions au regard du capitaine :

Que, s'il veut s'en dégager, il a la faculté de refuser la prise de livraison, mais que, s'il l'accepte, il a en même temps l'obligation d'accepter le connaissement avec toutes ses conditions ;

Digitized by Google

Qu'il se peut que, par des conventions particulières entre l'Administration des Chemins de fer et ses expéditeurs, c'est-à-dire les chargeurs, ces derniers l'aient exonérée de toute responsabilité et que, par suite, en présence des réclamations du capitaine, elle ait un recours à exercer contre les dits expéditeurs; mais que ce droit de recours qui, du reste, ne paraît pas contesté l'espèce, ne pouvait l'autoriser soit en son nom, soit au nom des expéditeurs, à n'offrir le payement des surestaries que sous des réserves ;

Attendu qu'il est suffisamment établi par les documents de la cause et les explications des parties que le vapeur *Kara,* qui aurait dû finir son déchargement le 19 avril 1900, a été retenu au port d'Alexandrie jusqu'au 26 et qu'il a subi de la sorte sept jours pleins de surestaries ;

Qu'au taux de quatre pence par tonne et par jour, ainsi que le fixe la clause 8 de la charte-partie, ce retard représente un supplément de frêt de £ 175,16,4 ;

Que l'Administration des Chemins de fer, destinataire de la cargaison, avait la responsabilité du déchargement et doit par suite supporter les frais de surestaries causés par les lenteurs de ce déchargement, sauf son recours contre ses expéditeurs, si elle croit y avoir droit ;

Par ces motifs,

Infirme. »

Du 4 avril 1901. — Président : M. Korizmics.

Observation. — Comp. Poitiers, 19 décembre 1898, ce Rec., XIV, p. 468 ; Ostende, 14 avril 1898, *ibid*,, XIV, p. 274 ; Tribunal supérieur hanséatique, 14 avril 1898, *ibid.*, XIV, p. 176; Cassation de Turin, 8 août 1898, *ibid.*, XIV, p. 287 ; 17 janvier 1899, *ibid.*, XV, p. 255 ; Copenhague, 23 novembre 1898, *ibid.*, XVI, p. 248 et les notes.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ALEXANDRIE

25 avril 1901

Compétence. Tribunaux mixtes. Puissance étrangère. Navire de guerre. Abordage. Demande en dommages-intérêts. Acceptation de la compétence des tribunaux mixtes. Validité. — Abordage. Abordage dans les eaux égyptiennes. Obligation née en Egypte. Navires étrangers. Tribunaux égyptiens. Art. 14 C. civ. Compétence. Intérêt des parties, Rapidité et sûreté de l'instruction.

Navire : « Gelderland » et « Petertou ».

I. — Lorsqu'il s'agit d'une demande d'indemnité en réparation des dommages causés par un abordage à un navire de guerre, l'Etat étranger auquel appartient ce navire, en se portant demandeur, accepte valablement la compétence des tribunaux du pays où la collision s'est produite, en l'espèce, la compétence des tribunaux mixtes d'Egypte.

II. — Aux termes de l'article 14 du Code civil, lorsqu'un abordage survient dans les eaux égyptiennes, il dérive de ce fait des obligations ayant pris naissance en Egypte, ce qui suffit à attribuer compétence territoriale aux tribunaux égyptiens, même si les deux navires entrés en collision sont étrangers.

Cette règle est d'ailleurs conforme à l'intérêt des parties, en ce sens qu'elle garantit la rapidité et la sûreté de l'instruction du procès.

CAP. J. JONES C. CAP. BARON SWEERTS DE LAUDAS WYBORGH.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que le croiseur *Gelderland*, de la marine de guerre des Pays-Bas, en entrant, le 18 décembre 1900, dans le port de Port-Saïd, fut abordé par le navire marchand anglais *Petertou*, qui en sortait ;

Attendu que cet abordage a donné lieu à une action en dommages-intérêts de la part du commandant du bateau de guerre, agissant, en sa dite qualité, contre les armateurs du bateau anglais ;

Attendu que ces derniers ont opposé à cette action une double exception d'incompétence en soutenant que les tribu-

Digitized by Google

naux mixtes n'ont pas de juridiction en l'espèce : 1° parce que l'action est intentée au nom d'un gouvernement étranger ; 2° parce que le défendeur est domicilié à l'étranger ;

Attendu, quant au premier moyen, qu'il n'est pas nécessaire d'examiner si et dans quelles conditions un gouvernement peut être assigné devant les tribunaux d'un autre pays, puisqu'en l'espèce le gouvernement Néerlandais est demandeur et qu'il se soumet, de sa propre volonté, à la juridiction des tribunaux mixtes, ce qu'il peut indubitablement faire :

Qu'il convient donc, en adoptant, pour le reste, les motifs qui ont déterminé les premiers juges, de repousser ce premier moyen ;

Attendu, sur le second moyen, qu'en admettant même l'interprétation à la lettre que l'intimé cherche à donner aux dispositions de l'art. 14 du Code civil, la juridiction mixte serait encore compétente, puisque le *Petertou*, au moment de l'abordage et quelque temps après, s'est trouvé dans les eaux Egyptiennes qu'il a quittées ensuite, mais où l'assignation l'a encore touché ;

Attendu, au surplus, que, selon une saine interprétation de l'art. 14 précité, il importe peu que le défendeur se soit trouvé un moment en Egypte ou non ; qu'autrement on se demanderait quelle serait, par rapport à la juridiction mixte, la situation d'un défendeur étranger qui n'a jamais séjourné en Egypte, puisque l'art. 14, pris à la lettre, ne règle pas ce cas ;

Attendu qu'indubitablement le texte en question a voulu reproduire les principes généralement reconnus par le droit international moderne au sujet de la compétence des tribunaux d'un pays à l'égard des étrangers qui n'y possèdent ni domicile ni résidence ;

Qu'à l'égard de ces derniers, et par dérogation aux dispositions de l'art. 35, § 9 du Code de procédure, les tribunaux mixtes sont sans juridiction pour tous les cas où le forum dépend du domicile ou de la résidence ;

Que, par contre, ces tribunaux sont compétents dans les cas énumérés à l'art. 14, entre autres, lorsque le fait qui a donné naissance à l'obligation s'est passé en Egypte ;

Que la jurisprudence mixte a, d'ailleurs, plusieurs fois déjà affirmé sa compétence pour les cas d'abordage, quand le défendeur n'avait ni domicile ni résidence en Egypte, pourvu, bien entendu, que la collision se soit produite dans les eaux territoriales égyptiennes, ce qui, en l'espèce, n'est pas contesté ;

Digitized by Google

Que les intérêts de la partie lésée par l'abordage se trouveraient sacrifiés s'il n'existait pas de juridiction qui, sur place et sans délai, pût procéder à des constatations, enquêtes et autres mesures exigées en pareil cas ;

Par ces motifs,

Déboute l'appelant de son appel comme mal fondé ;

Confirme le jugement attaqué ;

Renvoie cause et parties devant les premiers juges pour la discussion du fond ;

Condamne l'appelant aux dépens. »

Du 25 avril 1901. — 1re chambre. — Président : M. Bellet.

Observations. — I. — II. — Voyez le jugement du Tribunal mixte de Mansourah, dont était appel, du 28 février 1901, ce Rec., XVII, p. 804 et les notes.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par MM. **P. GOVARE**, avocat à Paris, **BULTHEEL**, avocat, et **B. MOREL-SPIERS**, docteur en droit, courtier maritime, à Dunkerque.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

22 mars 1902

Armateur. Loi portant limitation de la responsabilité au navire et au fret du voyage. Navire d'une ligne régulière. Sens du mot « voyage ». Traversée entre les deux points extrêmes. Convention portant interprétation contraire. Défaut d'influence. — Sens des mots « fret pendant ». Fret dû. Perte du navire en cours de voyage. Absence de fret à abandonner. Clause « fret payable d'avance et acquis à tout événement ». Défaut d'influence. — Armateur. Insuffisance de chaloupes et moyens de sauvetage. Comité des inspecteurs. Certificat de conformité aux prescriptions légales. Droit d'abandon. — Abordage. Brouillard. Vitesse exagérée. Faute du navire abordé. Compagnie de navigation. Instructions pour modérer la vitesse en temps de brouillard. Connaissance de la violation de ces instructions. Efforts pour en assurer l'exécution. Limitation de la responsabilité. Non déchéance. — Armateur. Mort d'hommes en haute mer. Faute de l'équipage. Défaut d'action en dommages-intérêts contre l'armateur.

Navire : « La Bourgogne ».

I. — Quand un vapeur est employé à faire des traversées régulières à travers l'Atlantique du Havre à New-York aller et retour, chaque traversée entre les deux ports extrêmes constitue un « voyage » dans le sens du Statut qui prévoit la limitation de la responsabilité des armateurs à leur intérêt dans le navire et au « fret du voyage » — *Rev. St.* n° 4284 — L'armateur qui intente un procès, sous l'empire de ce statut, dans le but de faire limiter sa responsabilité, relativement à des demandes formées à la suite de la perte de son navire abordé en cours de route de New-York au Havre, n'est pas tenu de faire l'abandon du fret gagné par le navire au cours de son précédent voyage du Havre à New-York.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec. XVII, p. 399.

L'interprétation du Statut dans son application à une affaire de ce genre ne peut être modifiée par ce fait que dans une convention pour le service postal passée entre les armateurs et le gouvernement français une traversée d'aller et de retour a été qualifiée de voyage.

II. — Par les termes « fret pendant » et « fret du voyage » employés dans le *Rev. Statute* n°s 4283 et 4284, il faut entendre les produits du voyage dûs en raison du voyage et subordonnés à son accomplissement, soit pour le transport des passagers, soit pour le transport des marchandises.

Lorsque le navire se perd avant l'accomplissement du voyage, de telle sorte qu'il ne gagne ni le prix du transport des passagers, ni le fret, l'armateur n'est tenu à cet égard de faire aucun abandon au cours d'un procès en limitation de responsabilité et cela encore bien que le transport des passagers et le fret fussent payés d'avance et que les contrats de transport portassent cette condition que les sommes payées resteraient la propriété du transporteur, que le navire se perde ou non.

III. — L'armateur d'un navire n'est pas privé du droit de faire un procès en vue de limiter sa responsabilité par ce fait que des instances auraient été introduites contre le navire après sa perte en mer, basées sur ce que le navire se serait au moment de sa perte, trouvé en contravention avec le *Rev. Statute*, n° 4488, prescrivant que tous les vapeurs devront être munis de tel nombre de bateaux de sauvetage qu'il faudra pour assurer le mieux le salut de toutes les personnes à bord en cas de désastre. Bien que le navire n'ait pas eu assez de chaloupes de sauvetage pour porter toutes les personnes à bord, il suffit qu'il se soit conformé à toutes les prescriptions du comité des inspecteurs et qu'il ait obtenu d'eux un certificat dans ce sens, s'il est d'autre part établi qu'il portait des chaloupes en nombre tel que les inspecteurs décidèrent qu'il était le meilleur pour assurer la sécurité de toutes les personnes à bord, un plus grand nombre de chaloupes devant gêner la direction du navire et créer un danger de plus.

IV. — A commis une faute, cause de l'abordage, le navire abordé, en l'espèce la *Bourgogne*, qui par un temps de brouillard n'a pas réduit sa vitesse au point de naviguer en toute sécurité après que le brouillard eut commencé.

Une compagnie de navigation à vapeur qui de bonne foi établit des règles et des prescriptions recommandant à tous

Digitized by Google

les officiers de ses navires de ne maintenir qu'une vitesse modérée durant les temps de brouillard et de prendre toutes les précautions requises par les règles internationales pour empêcher les abordages, qui exerce toute diligence et apporte tous ses soins dans le choix d'officiers compétents, n'est pas privée du droit à la limitation de la responsabilité pour les dommages causés par un abordage ou son navire était en faute pour avoir maintenu une vitesse excessive pendant le brouillard, même si cette compagnie savait que ses règles étaient habituellement violées, dès l'instant qu'elle paraît avoir fait tout ce qui dépendait d'elle pour assurer leur exécution.

V. – Une compagnie de navigation ne peut être actionnée en paiement de dommages-intérêts, sous l'empire de la loi générale maritime, en raison d'une négligence de son personnel ayant occasionné la mort de personnes en haute mer.

Du 22 mars 1902. — Plaid, : MM. Edward K. Jones, Benedict et Benedict, William H. Button, A. Gordon Murray, Harold Binnay, Hastings et Gleason, Nenneson, Crain, Endey et Rubine, G. J. Wiederhold, Alexander et Colby, Morris, Putnam Steven, K. Frank, L. Elkerson, Townsend et Mann, Judson, G Wells, George Sanders, E. W. Powers, William R. Page, Wilbur et Ludlow, Bullowd et Bullow et G. T. Goldthwaite.

Observations. — I. — Comp. Cassation française, 19 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 7 et 9 et les notes.

II. — Voy. Cour d'appel, 9e circuit, 17 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 399 et la note. Comp. Cassation française. 14 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 467 et la note.

III — Comp. Aix, 26 avril 1900, ce Rec., XVI, p. 340 et la note.

IV. — Comp. dans cette même affaire, Cassation française, 26 mars 1901, ce Rec., XVI, p. 630.

Voyez Cour du district Est de Pensylvanie, 7 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 400.

V. — Comp. Haute-Cour de justice d'Angleterre, 19 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 175 et la note.

Digitized by Google

COUR DU DISTRICT OUEST DE NEW-YORK

13 juin 1902

Avaries à la cargaison. Harter Act. Armateur. Exonération de responsabilité. Preuve du bon état de navigabilité du navire avant le voyage. Preuve à sa charge. Due diligence. Insuffisance de couverture des panneaux. Avaries par eau de mer. Innavigabilité du navire. Responsabilité de l'armateur.

Navire : « C. W. Elphicke ».

Quand la cargaison est avariée après qu'elle a été reçue à bord et avant sa livraison, c'est au transporteur qu'incombe la preuve que le navire était à tous égards navigable au debut du voyage et il doit faire cette preuve avant de pouvoir invoquer les dispositions de la section 3 de l'Harter Act qui exonèrent de la responsabilité pour pertes résultant des risques de la mer.

Un armateur ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 3 de l'Harter Act de manière à pouvoir invoquer les exonérations qui y sont prévues, lorsqu'il se borne à fournir un navire bien équipé antérieurement au commencement du voyage : il est tenu de faire en sorte que ses subordonnés exercent toute diligence en utilisant le navire de façon à le rendre navigable au moment même où le voyage doit commencer.

Un vapeur a transporté une cargaison de graine de lin de Duluth à Buffalo en novembre et à son arrivée à destination on découvrit que la graine avait été avariée par l'eau principalement sous les panneaux. Le navire avait au cours de son voyage subi une forte tempête pendant laquelle des paquets de mer passèrent par dessus le pont, mais de pareilles tempêtes n'avaient rien d'imprévu étant donnée la saison. Avant ce voyage le navire avait été employé pendant un très long temps à des transports de minerai et on était fondé à supposer que les surbaux d'écoutille et les panneaux avaient été endommagés pendant les chargements et les déchargements et n'avaient pas été réparés comme aussi que les prélarts et les traversins n'étaient pas dans de bonnes conditions.

Décidé que le navire n'était pas en état de navigabilité au

Digitized by Google

moment où le voyage a commencé, en prenant en considération la nature de la marchandise transportée, la saison et aussi ce fait que l'état du navire était la cause directe de l'avarie à la cargaison, avarie dont le navire était en conséquence responsable.

Du 13 juin 1902. — Plaid. : MM. Clinton et Thomas, Goulder Holdaing et Masten.

OBSERVATION. — Voyez Cour d'appel, 2e circuit, 18 septembre 1900, ce Rec., XVI, p. 710 ; Cour du district sud de New-York, 20 septembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 706 ; Cour d'appel, 4e circuit, 6 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 510 et les notes.

COUR DU DISTRICT EST DE PENSYLVANIE

27 juin 1902

Avaries communes. Gouvernail brisé. Tempête. Nécessité de l'enlever. Valeur à ce moment. Admission en avaries communes. Construction d'un gouvernail de fortune. Durée. Gages et vivres de l'équipage. Admission en avaries communes.

Quand le gouvernail d'un navire au cours d'une tempête en mer, se brise en partie, mais qu'il reste pendu au navire, s'il devient nécessaire de l'enlever pour l'empêcher de battre contre le navire et de le trouer, la valeur de ce gouvernail en état d'avarie, c'est-à-dire tel qu'il était au moment où il a été coupé, doit être admise en avaries communes.

Les gages et provisions de l'équipage durant le temps pendant lequel il a été employé en mer à construire un gouvernail de fortune, après qu'il fut devenu nécessaire de couper le gouvernail cassé pour sauver le navire en cours d'une tempête, doivent être admis en avaries communes.

MAY ET AUTRES C. KLYSTONE YELLOW PINE Cº.

Du 27 juin 1902. — Plaid. : MM. Horace L. Cheyney, John F. Lewis et Theo. M. Etting.

OBSERVATION. — Comp. Havre, 21 octobre 1899, ce Rec., V, p. 489 et la note ; Aix, 8 mars 1900, *ibid.*, XV, p. 617 et la note.

Digitized by Google

COUR DU DISTRICT OUEST DE L'ETAT DE WASHINGTON

3 juillet 1902

Gens de mer. Loi réglant l'embarquement. Interprétation et portée. Navires étrangers. Engagement fait aux Etats-Unis. Application sauf traité contraire. Matelot. Réception d'un mois d'avance. Violation de la loi. Nullité de l'engagement.

Rentre dans les pouvoirs du Congrès, est valable et doit recevoir effet la disposition de l'Acte du 21 décembre 1898, section 24-30, *Stat.* 763, ayant pour titre « Acte modifiant les lois concernant les matelots américains en vue de protéger cesderniers et d'encourager le commerce » et qui déclare d'une façon expresse que ses prescriptions au sujet de l'embarquement des matelots s'appliquent aussi bien aux navires étrangers qu'aux navires des Etats-Unis, pourvu qu'il n'y ait pas de traité en sens contraire. Les dispositions de cet Acte s'appliquent aux engagements contractés par les matelots dans les ports des Etats-Unis pour un service à bord d'un navire étranger.

Sous l'empire du *Rev. St.*; n° 4523 qui prévoit que « tous les embarquements de matelots faits contrairement aux dispositions d'un acte quelconque du Congrès seront nuls et non avenus et que tout matelot engagé dans de pareilles conditions a le droit de quitter le service à n'importe quel moment... », un engagement pour un service à bord d'un navire anglais contracté dans un port américain et portant que le matelot a reçu un mois de gages, en violation de l'acte du 21 décembre 1898, 630 *St.* 763, est nul et non avenu. Le matelot engagé dans ces conditions peut quitter le service à toute époque et recouvrer ses gages entiers pour le temps pendant lequel il a servi sans qu'on puisse en déduire l'avance reçue par lui à valoir.

Le procès était intenté par un matelot américain en vue d'obtenir le paiement de ses gages pour son service à bord d'un navire anglais. Le demandeur avait contracté à Philadelphie un engagement comme matelot pour une période de 3 années Il reçut un mois de gages par avance, en violation de la section 24 de l'acte du Congrès du 21 décembre 1898, 2 *Sup. Rev. St.*; U. S. p. 907; 30 *St.* 763. Après avoir à bord de ce navire fait le voyage de Philadelphie en Corée et de là à

Tacoma, il quitta le navire sans avoir été débarqué et assigna en paiement des gages correspondant à la période pendant laquelle il avait servi à bord. Déclaration du jury et jugement en faveur du demandeur.

Du 3 juillet 1902. — Plaid. : MM. Buddress et W. L. Sachse.

OBSERVATION. — Voyez Cour de district de Pensylvanie, 22 juin 1901, ce Rec., XVII, p. 219 et la note.

COUR DE DISTRICT DE L'ALABAMA

30 juillet 1902

Capitaine. Vente du navire en cours de voyage. Droit. Cas de nécessité. Navire échoué. Experts. Avis. Impossibilité de renflouement. Capitaine. Vente. Acquéreur. Renflouement du navire. Bonne foi du capitaine. Validité de la vente du navire.

Navire : « Yarkand ».

Un capitaine ne puise pas dans les pouvoirs généraux qui lui appartiennent le droit de vendre le navire dans un port éloigné et au cours d'un voyage, mais son droit à cet égard repose uniquement sur la nécessité et sur les circonstances particulières de la cause. Si les circonstances sont telles qu'une personne prudente et d'esprit réfléchi, après examen sérieux des faits et en tenant compte de toutes les probabilités, n'aurait eu aucun doute quant à l'opportunité de la vente, le capitaine agissant de bonne foi peut faire une telle vente et délivrer un titre inattaquable à l'acquéreur.

Le capitaine d'un navire échoué est fondé à ajouter foi à la décision d'un comité d'experts compétents désignés pour examiner le navire et à le vendre tel qu'il est échoué quand les experts conseillent d'agir ainsi et qu'il partage lui-même leur avis à savoir que le navire ne peut être renfloué sans une dépense extraordinaire et se trouve dans un grand danger de perte totale. Il importe peu que le navire ait été remis à flot et réparé par l'acquéreur au prix de dépenses qui ont sauvé une partie de la valeur matérielle du navire.

Le navire russe « Yarkand » s'est échoué pendant la nuit

Digitized by Google

sur la côte du golfe de Mexique entre Pensacola et la baie de Mobile. Le second jour après cet accident le capitaine en avisa par télégramme ses armateurs et aussi le vice-consul de Russie à Pensacola. Ce dernier qui était en même temps agent des assureurs, choisit trois experts compétents et avec eux visita et examina le navire quatre jours après l'échouement. Le navire était couché en travers sur la plage et avait pénétré dans le sable à une profondeur de 9 pieds ; il était lourdement engagé, défoncé et rempli d'eau au niveau de la mer qui l'entourait de toutes parts. L'équipage l'avait abandonné et campait sur le rivage. Les experts furent d'avis unanime que le navire ne pouvait être sauvé au prix d'une dépense raisonnable, qu'il était très exposé aux vents et ils recommandèrent de le vendre si possible, fixant pour sa valeur en état d'échouement 1.500 dollars. Le capitaine et le vice-consul partagèrent tous deux cette appréciation et, deux jours après, le capitaine, n'ayant pas reçu de nouvelles de ses armateurs, vendit le navire pour 1.600 dollars et signa un acte de vente. Le navire fut plus tard renfloué par l'acquéreur, réparé et converti en une barge. Les armateurs, en apprenant l'échouement, firent abandon du navire aux assureurs, lesquels intentèrent un procès pour être remis en possession du navire une fois sauvé.

Décidé que dans les circonstances de la cause le capitaine avait le droit de vendre et que l'acquéreur avait un titre valable, la bonne foi du capitaine n'étant pas en question.

Du 30 juillet 1902. — Plaid. : MM. J. C. Avery, Mac Intosch, Rich, Gregory, L. et H. T. Smith.

Observation. — Comp. Haute-Cour de justice d'Angleterre, 5 juillet 1897, ce Rec., XIII, p. 385 et la note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE GRECQUE (1)

Par **M. E. S. MACRYGIANNIS**, docteur en droit, avocat à Syra (Grèce).

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(N° 1915) 1900

Jugement. Exécution par provision. Réformation. Irresponsabilité. Droit de demander caution. — Action en payement d'un contrat à la grosse. Propriétaire du navire. Responsabilité des faits et des contrats à la grosse du capitaine. Stipulation de prêt loin du lieu de la demeure du propriétaire à l'étranger. Etendue de la responsabilité du propriétaire. Prêt pendant le voyage. Sens des mots « pendant le voyage ». Formalités. Enregistrement au tribunal de commerce. Non obligation. — Profit maritime. Perte du navire en dehors du temps et du lieu des risques. Obligation au paiement du prêt et du profit pendant la durée des risques. Intérêts dus postérieurement.

I. — L'exécution d'un jugement exécutoire par provision n'est que l'exercice d'un droit et ne peut constituer le fait dommageable générateur d'une action en dommages-intérêts au cas de réformation en appel de ce jugement ; la partie condamnée ne peut que demander caution en prévision de la réformation et de l'insolvabilité de son adversaire.

II. — Le propriétaire du navire est personnellement obligé jusqu'à la valeur du navire par les faits du capitaine relatifs au navire et à l'expédition et notamment par un emprunt à la grosse régulièrement contracté par le capitaine en cours de voyage loin de la demeure de l'armateur.

Le capitaine a le droit en se conformant aux formalités édictées par l'article 234 du Code de commerce de contracter un emprunt à la grosse pour les besoins du navire lorsqu'il se trouve en cours de voyage éloigné de la demeure du propriétaire.

Les expressions « pendant le cours du voyage » de l'article 234 comprennent aussi bien la traversée sur lest du port

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 120.

Digitized by Google

de départ au port de chargement, que le voyage du navire chargé..

Aux termes de l'article 312 du Code de commerce l'inscription du contrat à la grosse fait en cours de voyage sur les registres du tribunal de commerce n'est pas exigée.

III. — Lorsque la perte du navire est survenue hors le temps et le lieu des risques déterminés au contrat, le prêt à la grosse et le profit maritime stipulés peuvent être exigés, mais le profit maritime n'est dû que pendant la période des risques, après cette période l'intérêt commercial peut être réclamé, le prêt devient un prêt ordinaire.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que celui qui exécute un jugement provisoirement exécutoire, qui après a été réformé par la Cour d'appel, agit en vertu du droit que les articles 733 et 735 du Code de procédure civile lui accordent, qu'il n'est pas responsable, parce qu'il ne peut être considéré comme ayant causé un préjudice à son adversaire, en tant qu'il exerçait un droit particulier à lui accordé par la loi (*nullum videtur dolo facere qui suo jure utitur*) ; que le seul droit lors de l'exécution du jugement, en prévision de ce que la partie exécutante pourrait devenir insolvable, est de demander une caution à titre de garantie en cas de réformation du jugement des premiers juges ;

Attendu que le demandeur réclame en même temps et par la même instance le payement d'un prêt à la grosse contre le défendeur personnellement à titre de propriétaire du navire ; que l'action en question est fondée en droit, parce que le propriétaire du navire est obligé personnellement au payement du prêt stipulé par le capitaine ; qu'en conséquence la demande du défendeur en nullité de l'action est irrecevable, puisque les deux actions en indemnité, d'une part, et en payement du prêt à la grosse, d'autre part, sont soumises à la juridiction commerciale ;

Attendu qu'aux termes des articles 216 et 232 combinés du Code de commerce, les propriétaires du navire sont responsables jusqu'à la valeur du navire pour tous les faits du capitaine relatifs au navire et à l'expédition, et que le capitaine ne peut prendre de l'argent sur corps du navire dans le lieu de la demeure des propriétaires, d'où il s'ensuit nécessairement

Digitized by Google

que tous les actes du capitaine rendent responsables les propriétaires du navire, sauf le cas où le capitaine emprunte à la grosse sans autorisation expresse des propriétaires dans le lieu de leur demeure ; que, par suite, le capitaine, loin du lieu de la demeure du propriétaire, peut emprunter pour les besoins et l'expédition du navire ; que de tels actes sont censés faits par les propriétaires ;

Attendu, il est vrai, que la loi n'explique pas clairement quelle est l'étendue du mandat du capitaine, particulièrement en ce qui concerne le droit d'emprunter loin du lieu du domicile du propriétaire ; mais qu'il est évident que ce droit résulte des articles combinés 232, 236 et 312 du Code de commerce, aux termes desquels le capitaine en empruntant sur corps du navire doit se conformer toujours aux formalités prescrites par l'article 234 ; que d'ailleurs la disposition de l'article 312, qui est ainsi conçu : « Si le contrat est fait à l'étranger, il est soumis aux formalités prescrites à l'article 234 », serait dans le cas contraire déraisonnable et inconcevable ; que refuser ce droit d'emprunter au capitaine constituerait une interprétation de la loi contraire à l'article 234 du Code de commerce, d'où il résulte à première vue que le capitaine, se trouvant loin du lieu de la demeure des propriétaires, a le droit d'emprunter sur corps du navire seulement pendant le cours du voyage. puisque cet article règle les formalités à suivre en cas d'emprunt pour les besoins du navire chargé et naviguant depuis le commencement de l'expédition jusqu'à la fin du déchargement ;

Attendu que les expressions « pendant le cours du voyage » doivent même être entendues dans un sens plus large, c'est-à-dire que le législateur a considéré aussi bien la traversée faite par le capitaine avec le navire sur lest du lieu de la demeure du propriétaire, dans le but d'aller chercher des chargements, jusqu'à son retour à son point de départ ; qu'une pareille interprétation met en harmonie lesdits articles ;

Attendu que la demande du défendeur en nullité du prêt en question, parce que ce prêt n'aurait pas été inscrit dans les registres du tribunal de commerce, n'est pas fondée, car l'article 312 du Code de commerce dispense les prêts stipulés à l'étranger de cette formalité, les soumettant simplement aux formalités prescrites par l'article 234 du même Code ;

Attendu que les deux parties sont d'accord sur ce point que le navire hypothéqué a été détruit en dehors du lieu et du

Digitized by Google

temps des risques et après leur expiration ; que, par suite, suivant la loi le débiteur reste personnellement responsable de la créance du prêt à la grosse ;

Attendu qu'ainsi qu'il résulte expressément du contrat du 1er novembre 1888, il a été stipulé entre les parties un profit maritime, mais que ce profit maritime, comme équivalent des risques, court à partir des risques et cesse après l'expiration du temps dans lequel la chose hypothéquée se trouve exposée aux risques ; qu'en conséquence, en l'espèce, les risques de navigation ayant cessé à l'arrivée du navire à Marseille et à partir de la signification du commandement de payer et de la saisie du navire faite le 21 juin 1889, le profit maritime doit être payé depuis la stipulation du prêt à la grosse jusqu'au 21 juin 1889, date de la cessation des risques, et ensuite l'intérêt à 9 o/o sur les affaires commerciales, puisque dès lors le prêt est devenu ordinaire ».

Arrêt n°-1915 (1900). — Conseiller rapporteur : M. Papapanos.

Observations. — I. — Principe constant. Comp. Cassation française, 11 janvier 1888, ce Rec. III, p. 534 et les notes.

II. — Comp. Havre, 28 février 1887, ce Rec., II, p. 687 ; Table décennale, v° *Prêt à la grosse* ; Gênes, 30 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 517 et les notes ; Syra, 23 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 645 ; Cassation roumaine, 7 février 1901, *ibid.*, XVII, p. 375 et les notes.

III. — Comp. Tunis, 20 juillet 1894, ce Rec., XI, p. 132 et les notes.

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(N° 167) 1901

Prêt à la grosse. Contrat. Acte écrit. Nécessité. Preuve testimoniale. Impossibilité. Aveu ou serment.

Pour le contrat de prêt à la grosse, un acte écrit est exigé non *ad solemnitatem* mais *ad probationem*, en conséquence, à défaut d'écrit, la preuve testimoniale est irrecevable pour établir l'existence du contrat, l'aveu ou le serment seuls peuvent être admis.

Digitized by Google

Arrêt n° 167 (1901). — Conseiller rapp. : M. Papapanos.

Observations. — Voyez Cresp et Laurin, t. III, p. 215-218 ; de Valroger, t. II, p. 15 ; Desjardins, t. V, n° 1135 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, t. VI, n° 1538 ; Flogaïtis et Chrisanthopoulos, *Traité de Droit maritime*, n°s 449 et suiv.

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(N° 723) 1901

Fin de non recevoir. Navire. Perte totale. Abordage. Art. 435 et 436 C. Com. Inapplication. — Affrètement. Acte écrit. Chargement. Fait matériel. Preuve testimoniale. Admissibilité.

I. — La fin de non-recevoir édictée par les articles 435 et 436 du Code de commerce ne s'applique qu'au cas d'avaries ou de perte partielle, elle ne peut être invoqué dans le cas où, à la suite d'un abordage, il y a eu perte totale du navire et de la cargaison.

II. — Si le contrat d'affrétement ne peut se constater que par écrit, il en est autrement de son exécution, le chargement à bord du navire est un fait matériel qui peut être établi par la preuve testimoniale.

Arrêt n° 723 (1901). — Conseiller rapp. : M. G. Douzinas.

Observations. — I. — Voyez Syra, (n° 1851) 1901, ce Rec., XVI, p. 573 et la note.

II. — Voyez Athènes, (n° 1463) 1899, ce Rec., XVI, p. 571 et les notes.

COUR D'APPEL D'ATHÈNES

(N° 1180) 1901

Fin de non-recevoir. Abordage. Art. 435 C. Com. Pourparlers relatifs à l'indemnité. Défaut de protestation. Fin de non-recevoir. Renonciation. Présomption.

Les pourparlers engagés entre les capitaines des deux navires à la suite d'un abordage pour régler le montant de

Digitized by Google

l'indemnité emportent présomption de renonciation à la fin de non-recevoir édictée par l'article 435 du Code de commerce pour défaut de protestation dans les délais.

Arrêt n° 1180 (1901). — Conseiller rapp. : M. Mariolopoulos.

Observation. — Voyez Athènes (n° 692) 1900, ce Rec., XVII, p. 361 et la note. Comp. Rouen, 31 janvier 1900, *ibid.*, XVI, p. 160 et la jurisprudence en note.

LOI ESPAGNOLE SUR L'HYPOTHÈQUE MARITIME

(Traduction de **M. L. Koch**, avocat à Marseille)

Alphonse XIII, par la grâce de Dieu et la Constitution roi d'Espagne, et en son nom pendant sa minorité la Reine régente du Royaume, à tous ceux qui la présente verront et entendront salut.

Les Cortès ont voté et nous sanctionnons la loi ci-après :

Article premier. — Peuvent être l'objet d'hypothèque les navires de commerce, en conformité des dispositions de la présente loi.

A cet égard seulement les navires sont considérés comme immeubles, l'article 585 du Code de commerce actuellement en vigueur, est modifié en ce sens.

Art. 2. — L'hypothèque maritime peut être constituée à personne dénommée ou à ordre ; dans l'un et l'autre de ces cas le transfert de la créance hypothécaire est régi par les principes généraux du droit qui les concernent respectivement ; cependant tout endossement d'une créance emportant hypothèque maritime devra être inscrit sur le Registre du commerce (1), de telle sorte que celui qui en sera devenu le bénéficiaire par ce moyen puisse exiger le paiement en suivant la procédure établie par la présente loi.

(1) Dans la capitale de chaque province est ouvert un Registre du commerce sur lequel sont inscrits les actes relatifs au commerce et dans les provinces maritimes un Registre des navires. Voir Code de commerce espagnol, art. 16 et suiv.

Digitized by Google

Art. 3. — Le contrat constitutif d'hypothèque ne pourra être passé que :

Par acte public ;

Par police dressée par un agent de change et de Bourse, un courtier de commerce ou un courtier interprète de navires, et signée par les parties ou leurs fondés de pouvoirs ;

Par acte sous seing-privé signé par les intéressés ou leurs fondés de pouvoirs et présenté par les deux parties, ou tout au moins par celle qui consent l'hypothèque, au fonctionnaire chargé d'en opérer l'inscription, devant lequel elles devront justifier de leur identité.

Art. 4. — Peuvent seuls consentir une hypothèque les personnes qui jouissent de la libre disposition de leurs biens ou, si elles n'en jouissent pas, qui sont autorisées à cet effet conformément à la loi.

Ceux qui, d'après le paragraphe précédent, ont le droit de consentir une hypothèque conventionnelle pourront le faire soit par eux-mêmes soit par un mandataire muni d'un pouvoir spécial l'autorisant à contracter ce genre d'obligations et passé devant un notaire ou un agent intermédiaire du commerce, membre d'un collège (1).

Art. 5. — Lorsque la propriété du navire appartient à deux ou plusieurs personnes, est nécessaire le consentement de tous les copropriétaires ou de la majorité d'entre eux calculée suivant la règle établie par l'article 589 du Code de commerce.

Le directeur ou l'armateur gérant désigné conformément aux dispositions de l'article 594 du dit Code peut consentir une hypothèque sur le navire, s'il en a reçu pouvoir spécial des copropriétaires en la forme prévue par l'article 589 précité.

L'hypothèque sur les navires en construction est consentie par le propriétaire.

Toutefois, l'armateur pourra le faire si dans le contrat de construction la faculté lui en a été spécialement réservée.

Art. 6 — Tout contrat constitutif d'hypothèque maritime doit contenir :

1° Les noms, prénoms, état civil, profession et domicile du créancier et du débiteur ;

(1) Les agents intermédiaires du commerce sont les agents de change et de bourse. les courtiers de commerce et les courtiers interprètes de navires. S'ils sont inscrits dans le collège de leurs fonctions respectives, ils ont le caractère de notaires et leurs bordereaux ou polices font foi en justice (art. 88-99, C. com. espagnol).

Digitized by Google

2° Le montant en valeur liquide et déterminée de la créance garantie par l'hypothèque et des sommes auxquelles, s'il y a lieu, s'étend cette garantie pour frais et intérêts dus en sus des deux années échues et de l'année courante ;

3° La date d'exigibilité du capital et de paiement des intérêts et toutes autres stipulations entre les parties relatives aux intérêts, à l'assurance, à la mise hors de l'hypothèque de divers accessoires du navire, etc. ;

4° La mention que le titre de créance hypothécaire est à ordre ou à personne dénommée ;

5° Le nom, les caractéristiques du navire, sa description complète, le rang et la date de son inscription sur le Registre pour la navigation et son matricule.

Si le navire hypothéqué est en cours de construction, les conditions d'inscriptions sont réglées par l'article 16.

6° La valeur ou l'estimation du navire au temps de l'hypothèque, si, conformément aux dispositions de l'article 46, le créancier et le débiteur ont stipulé au contrat que cette estimation serait prise comme base pour les enchères ;

7° La somme garantie par chaque navire, en cas d'hypothèque portant sur deux ou plusieurs navires pour sûreté d'une même créance.

Art. 7. — Sont considérés comme hypothéqués avec le corps du navire et affectés à la garantie des conventions annexes de l'hypothèque, sauf stipulation contraire et expresse, les agrès et apparaux, les provisions, la machine, s'il s'agit d'un navire à vapeur, qui étaient à ce moment la propriété du ou des propriétaires du navire hypothéqué ; les frets gagnés et non perçus pour le voyage en cours ou le dernier voyage qu'a permis d'achever le prêt hypothécaire ; les indemnités dues au navire pour abordage ou autres accidents qui peuvent y donner lieu, et l'indemnité d'assurance en cas de sinistre.

Art. 8. — S'il a été convenu que l'indemnité d'assurance serait comprise dans l'hypothèque, ou si, les parties s'en référant aux dispositions de l'article 7, aucune convention n'est intervenue sur ce point, le prêteur sur hypothèque maritime pourra à toute époque notifier son titre à la Compagnie ou aux Compagnies d'assurance par ministère d'un notaire, d'un agent de change et de bourse, d'un courtier ou d'un interprète de navires.

La Compagnie à qui cette notification aura été faite ne

Digitized by Google

pourra rien payer aux propriétaires ou armateurs du navire sans l'assentiment et le consentement exprès du prêteur.

Art. 9. — Si l'indemnité d'assurance en cas de sinistre est expressément exclue de l'hypothèque, le débiteur reste libre de faire assurer le navire, conformément aux dispositions du Code de commerce, et le créancier sa créance hypothécaire, sans toutefois que l'assurance, en totalité et pour ces deux causes, puisse jamais excéder la valeur du navire assuré, calculée à cet égard suivant les prescriptions du Code de commerce.

Si l'assurance excède cette valeur et qu'il soit, par suite, nécessaire de la réduire, la réduction portera d'abord sur l'assurance contractée par les propriétaires du navire, ensuite sur celle du créancier hypothécaire.

Art. 10. — L'hypothèque maritime constituée pour sûreté d'un prêt productif d'intérêts ne couvre à l'égard des tiers, en outre du capital, que les intérêts des deux dernières années échues et la part due de l'année courante.

Art. 11. — Quand plusieurs navires sont hypothéqués ensemble pour une même créance, doit être déterminée la part dont chacun d'eux est grevé et qu'il garantit.

Art. 12. — Une fois faite dans l'inscription la ventilation de la part de créance que chaque navire doit garantir, conformément à l'article précédent, le créancier ne pourra recouvrer sur chaque navire, à l'encontre des tiers qui ont fait inscrire leurs droits sur le Registre, que la somme à laquelle chacun des navires a été spécialement affecté et les intérêts qui y correspondent.

Art. 13. — Les dispositions de l'article précédent ne font pas obstacle à ce que, si l'hypothèque ne suffit pas à couvrir la totalité de sa créance, le créancier aie le droit de poursuivre le recouvrement du solde sur les navires restés en la possession du débiteur, mais il ne peut agir que par voie d'action purement personnelle et n'a d'autre droit de préférence que celui qui résulte des principes établis par le Code de commerce.

Art. 14. — Pour que l'hypothèque maritime produise les effets que la loi lui attribue, elle doit être inscrite sur le Registre du commerce de la province où est immatriculé le navire sur lequel elle porte, ou sur celui de la province dans le ressort de laquelle se trouve le lieu de construction, s'il s'agit de navires non immatriculés.

En outre, elle doit être manifestée par une mention mise

Digitized by Google

par le fonctionnaire chargé de l'inscription sur l'extrait certifié du Registre qui établit la propriété du navire et que le capitaine doit avoir à son bord, en vertu de l'article 612 du Code de commerce; le défaut de présentation de ce titre serait un motif suffisant pour refuser l'inscription de l'hypothèque. Dans le seul cas où le propriétaire justifierait que son navire est en cours de voyage, la mention susdite pourra être omise, mais elle devra être faite dès le retour du voyage pour lequel il avait été expédié.

Dans l'inscription de l'hypothèque sur le Registre du commerce il devra être expressément indiqué si la mention dont traite le paragraphe précédent a été faite ou si, au contraire, elle a été omise et pour quelle cause.

Art. 15. — La première inscription sur le Registre relative à chaque navire sera celle de la propriété ; elle contiendra les indications exigées par l'article 22 du Code de commerce. Le défaut de cette inscription sera un motif suffisant pour refuser toutes les autres, à moins que l'omission ne soit réparée à la diligence de quiconque y aura un intérêt légitime.

L'inscription de la propriété d'un navire se fera sur le Registre du commerce en présentant une copie certifiée de la matricule ou du rôle, délivrée par le commandant de la marine de la province où le navire est immatriculé.

Lorsqu'un navire sera immatriculé pour la navigation en un lieu dont le Registre n'est pas le même que celui du lieu de construction, les fonctionnaires chargés de l'inscription exigeront un extrait certifié du Registre du lieu de construction. Il en sera de même au cas de transfert de la matricule ou de l'inscription d'un navire précédemment inscrit ou immatriculé pour la navigation.

Art. 16. — Pour que l'hypothèque soit possible sur un navire en construction, il est indispensable que ce navire représente à ce moment le tiers de la valeur totale présumée du corps.

Avant la constitution de l'hypothèque, il est indispensable que sur le Registre des navires de la province où il se construit ait été faite l'inscription de la propriété du navire qui en sera l'objet.

A cet effet, le propriétaire, ou l'armateur, présentera au Registre une requête accompagnée d'un certificat, délivré par un constructeur de navires, qui mentionne l'état de la construction du navire, la longueur de sa quille et ses autres

Digitized by Google

dimensions, son tonnage et son déplacement probables, sa nature, s'il doit être à voiles ou à vapeur, le lieu de sa construction, la désignation des matériaux à employer, le coût du corps du navire, et en donne le plan.

Si la construction est faite par contrat, ce contrat devra être inscrit sur présentation d'une copie certifiée par le propriétaire ou l'armateur du navire.

Pour l'exécution des dispositions précédentes il sera ouvert sur le Registre des navires une section spéciale affectée à l'inscription des actes et contrats relatifs aux navires en construction.

L'inscription de la propriété d'un navire en construction aura un caractère provisoire jusqu'au moment où le navire étant achevé pourra être immatriculé sur le Registre de la Commanderie de la marine.

Cette formalité accomplie, l'inscription sera convertie en inscription définitive dans la forme que détermineront les règlements.

Art. 17. — Si le contrat d'hypothèque maritime est fait en pays étranger, pour produire les effets que la présente loi lui attribue, il devra nécessairement être passé devant le consul espagnol du port dans lequel il est consenti, en outre, être inscrit sur le Registre du consulat, et mention devra en être faite sur le certificat de propriété du navire que le capitaine est tenu d'avoir à bord en vertu de l'article 612 du Code de commerce.

Le consul transmettra immédiatement une copie authentique du contrat au Registre du commerce sur lequel a été immatriculé le navire. Le fonctionnaire chargé du Registre, dès qu'il recevra cette copie, devra en effectuer l'inscription sur le Registre.

Les mêmes formalités sont requises pour la passation des autres contrats faits à l'étranger et auxquels est attribué un droit de priorité ou de préférence sur le prêt hypothécaire maritime par l'effet de leur inscription sur le Registre du commerce.

Art. 18. — Pour que la créance du prix payable à terme, en cas de vente du navire, et les créances pour réparations priment les hypothèques maritimes, il est nécessaire qu'elles soient mentionnées sur le Registre du commerce.

Art. 19. — Pour que la créance du prix de vente du navire non payé comptant puisse être inscrite sur le Registre du commerce et produise les effets spécifiés à l'article précédent,

Digitized by Google

il faut que le contrat l'exprime et qu'il contienne l'indication précise du prix payable à terme en valeur liquide et déterminée, de la date du paiement, des intérêts stipulés, s'il y a lieu, et des autres conditions auxquelles le terme a été consenti.

Art. 20.— Pour qu'il puisse être fait mention sur le Registre de la créance pour réparation du navire, avec les effets y attachés par l'article 18, il est nécessaire que le créancier produise au Registre des navires le contrat écrit, passé avec le débiteur en quelque forme que ce soit et relatif aux sommes à avancer en une fois ou successivement pour la construction ou la réparation du navire,

Cette mention produira tous les effets de l'hypothèque.

Art. 21. — Il n'est pas nécessaire que les titres en vertu desquels sera effectuée la mention des créances pour réparations déterminent exactement les sommes ou effets qui en font l'objet, il suffit qu'ils contiennent les données suffisantes pour permettre d'en effectuer la liquidation à l'achèvement des travaux entrepris.

Art. 22. — Si le navire objet des réparations se trouve déjà grevé d'une hypothèque maritime inscrite, aucune mention des créances pour réparations ne sera faite qu'en vertu d'un accord unanime, constaté par acte public, ou par police dressée par un agent de change ou de bourse, un courtier de commerce ou un courtier interprète de navires, entre le propriétaire du navire et la ou les personnes au profit desquelles a été consentie l'hypothèque et portant sur l'objet des réparations et la valeur du navire avant le commencement des travaux, ou, à défaut d'accord, en vertu d'une décision de justice provisoire rendue sur procédure faite pour déterminer cette valeur, les créanciers hypothécaires antérieurs préalablement cités et entendus.

La valeur qui de l'une ou l'autre manière aura été ainsi attribuée au navire à réparer avant le commencement des travaux sera indiquée sur la mention de la créance pour réparations.

Art. 23. — Le créancier nanti d'une hypothèque maritime sur le navire réparé dont la valeur a été déterminée dans la forme prescrite aux articles précédents, conserve son droit de préférence à l'encontre du créancier des réparations, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur attribuée au navire.

Digitized by Google

Art. 24. — Toute mention ou inscription sur le Registre du commerce doit nécessairement contenir la date et l'heure de la présentation des documents en vertu desquels elle est faite et la date et l'heure où elle aura effectuée ; l'attestation que ces mentions ou inscriptions sont conformes aux titres en vertu desquels elles ont été faites, en indiquant la liasse correspondante au Registre où ils sont conservés ; la déclaration que mention en a été faite sur le certificat de propriété du navire que le capitaine doit avoir à bord, ou n'a pas été faite, et pour quelle cause.

Art. 25. — L'inscription d'hypothèque maritime doit contenir toutes les mentions exigées par l'article 6 de la présente loi.

L'inscription de la créance du prix de vente du navire payable à terme indiquera :

Les lieu, jour, mois et année de la passation du contrat, les noms, prénoms, domicile et état civil de l'acheteur et du vendeur ;

Le prix du navire, la partie payée comptant et celle payable à terme en valeur liquide et déterminée, la date d'exigibilité, les intérêts stipulés, s'il y a lieu, et les autres clauses du contrat.

Art. 26. — La mention de la créance pour réparations du navire indiquera :

Les lieu, jour, mois et année de la passation du contrat, s'il a été constaté par acte public ou sous seing privé ;

Les noms, prénoms, domicile et état civil des parties contractantes ;

La valeur du navire avant le commencement des travaux de réfection, si elle a été fixée.

Les sommes dépensées ou à dépenser pour les réparations, ou les données pouvant servir à leur détermination à la fin des travaux, les dates des paiements faits ou à faire ;

Les autres stipulations relatives aux réparations ;

Les documents qui constatent les versements de sommes effectués.

Art. 27. — Pour que l'inscription d'une hypothèque en garantie d'un prêt ou du prix du navire payable à terme ou la mention d'une créance pour réparations au navire puisse être faite, il faut produire au Registre le ou les documents contenant toutes les indications requises à cet effet. Si l'une de ces indications fait défaut, il pourra y êtresuppléé par une déclaration à double exemplaire signée par les parties. Une

Digitized by Google

simple copie du document ayant servi à prendre l'inscription sera conservée au Registre, elle pourra être certifiée par le fonctionnaire chargé du Registre conforme à l'original. Un des exemplaires de la déclaration faite par les parties pour suppléer au défaut d'une des indications requises sera également conservé au Registre.

Art. 28. — L'hypothèque maritime soumet directement et immédiatement les navires sur lesquels elle porte à l'exécution des obligations pour sûreté desquelles elle est constituée, quel qu'en soit le possesseur.

Art. 29. — L'hypothèque maritime subsiste entière, tant qu'elle n'a pas été radiée, à l'égard de chaque navire, même si l'obligation qu'elle garantit est réduite, elle subsiste sur chaque partie sauvée du navire au cas où le reste a péri.

Art. 30 — Nulle inscription ne sera effectuée sur le Registre avant le paiement préalable des impôts établis ou qui seront établis par les lois, s'ils frappent l'acte ou le contrat dont l'inscription est requise.

Nonobstant la disposition qui précède, il pourra être pris note de la présentation du titre avant la justification du paiement des droits, mais l'inscription sera suspendue et le titre rendu à celui qui l'a présenté afin que sur le vu de ce titre le droit soit liquidé et acquitté. Une fois le paiement fait, l'intéressé reviendra présenter son titre au Registre et l'inscription sera effectuée.

Art. 31. — Auront préférence sur l'hypothèque maritime sans que l'inscription ou la mention sur le Registre du commerce soit nécessaire :

1° Les impôts ou contributions au profit de l'Etat, de la province ou de la commune dus par le navire lors de son dernier voyage ou pendant l'année immédiatement antérieure ;

2° Les droits de pilotage, tonnage et autres, les droits de port, les gages du capitaine et de l'équipage, dus pour le dernier voyage du navire ;

3° Les primes d'assurance du navire pour les deux dernières années et, en cas d'assurance mutuelle, pour les deux derniers dividendes mis en répartition ;

4° Les créances comprises sous les numéros 7 et 10 de l'article 580 du Code de commerce.

Art. 32. — Auront également préférence sur l'hypothèque maritime, sous les conditions exigées par les articles suivants :

Digitized by Google

1° Les sommes empruntées à la grosse par le capitaine du navire pendant le dernier voyage ;

2° La contribution d'avaries communes à la charge du navire pour le dernier voyage ;

3° Les créances pour réparations ordonnées par le capitaine pendant le dernier voyage ;

4° Les créances ou droits litigieux dont, avant l'inscription de l'hypothèque, mention aurait été faite sur le Registre, soit en vertu d'un commandement de justice s'ils ont été reconnus par une décision exécutoire, soit en vertu d'une transaction intervenue entre toutes les parties intéressées ou acceptée par elles

Art. 33. — Pour que le prêt à la grosse dont il est question à l'article précédent jouisse du droit de préférence que cet article lui accorde, il faut qu'il ait été fait dans le cas expressément prévu par l'article 611 du Code de commerce et en suivant les formalités prescrites par l'article 583 du même Code.

La mention provisoire qui, conformément à ce dernier article, doit être faite par le juge ou le tribunal, le consul ou l'autorité locale sur la copie certifiée de la feuille d'inscription du navire que le capitaine doit avoir à bord, aux termes de l'article 612, produira tous ses effets relativement au droit de préférence, tant que le navire ne sera pas revenu à son port de départ.

Aussitôt que le navire sera arrivé, le propriétaire, ou le capitaine, devra présenter la feuille d'inscription au Registre du commerce pour que le prêt y soit inscrit dans les quarante-huit heures de l'admission du navire à la libre pratique.

Si le port de retour du navire ne relève pas du Registre du commerce où le navire est inscrit, la présentation de la feuille d'inscription sera faite dans ledit délai de quarante-huit heures au juge ou à l'autorité locale ou maritime qui la constatera et fera adresser une réquisition au Registre du lieu d'inscription du navire.

Lorsque la présentation aura été faite dans le délai, l'inscription aura pour effet de conserver le droit de préférence établi par l'article précédent ; pour tous les autres effets que la loi attache à cette inscription sera considérée comme date celle de la mention provisoire mise sur le certificat d'inscription de propriété du navire. Si la présentation est faite après

le délai, les effets ne se produiront qu'à partir de la date d'inscription sur le Registre du commerce.

Sans préjudice des obligations imposées par cet article au propriétaire et au capitaine, les prêteurs ou les personnes à qui ils en auront donné mandat peuvent requérir l'inscription du prêt sur le Registre.

Art. 34. — Pour que la contributions aux avaries communes mise à la charge du navire au cours du dernier voyage jouisse du droit de préférence établi par l'article 32, il est nécessaire :

1° Qu'il ait été procédé en la forme prescrite par les articles 813 et 814 du Code de commerce ;

2° Que les dépenses faites et les dommages soufferts aient le caractère d'avaries communes ;

3° Que la vérification des avaries soit faite avec l'intervention de l'autorité judiciaire espagnole, si la relâche ou le débarquement ont lieu dans un port espagnol, ou si c'est dans un port étranger, avec l'intervention de l'autorité consulaire, et, à défaut, de l'autorité locale. Le résultat en sera mentionné sur le certificat d'inscription de propriété que le capitaine doit avoir à bord.

4° Que le règlement d'avaries soit fait conformément aux dispositions du Code de commerce et le résultat consigné sur ledit certificat.

Si le règlement se fait au port espagnol du domicile du prêteur, celui ci sera cité en intervention, mais ses droits se borneront en pareil cas à déposer une protestation, s'il estime qu'il n'a pas été procédé conformément à la loi. S'il ne fait aucune protestation, il sera considéré comme acceptant le règlement d'avaries et perdra tout droit à l'attaquer en justice.

La mention provisoire de la vérification des avaries, de même que la mention provisoire du règlement, produira tous ses effets quant au droit de préférence, tant que le navire ne sera pas revenu à son port de départ, toutes les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article précédent seront applicables en pareil cas.

Art. 35. — Pour que les créances pour réparations ordonnées par le capitaine au cours du dernier voyage jouissent du droit de préférence établi par l'article 32, il est nécessaire :

1° Que les réparations au navire aient été faites dans les

Digitized by Google

cas prévus par la règle 6 de l'article 610 du Code de Commerce et d'après l'accord prévu par la dite règle (1) ;

2° Que pour faire ces réparations et contracter les dettes à cet effet il ait procédé en la forme établie par l'article 583 du même Code ;

3° Que la mention provisoire ordonnée par le dit article 583 ait été faite.

Cette mention provisoire produira tous ses effets relativement au droit de préférence tant que le navire ne sera pas revenu à son port de départ, toutes les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 33 seront applicables en pareil cas.

Les créances pour réparations non mentionnées dans cet article sont régies par les règles établies aux articles 20, 21, 22, 23 et 36 de la présente loi.

Art. 36. — Nulle créance, à l'exception de celles énumérées à l'article 31, n'aura préférence sur l'hypothèque maritime si elle n'était inscrite sur le Registre du commerce à ce destiné.

La femme mariée, malgré l'inscription de ses droits ou apports sur le livre des commerçants du Registre du commerce, n'aura aucun droit de préférence sur les créances inscrites ou les droits des tiers mentionnés sur le navire, à moins qu'il n'existe en sa faveur une hypothèque expresse sur ce navire ou qu'elle ne l'obtienne conformément au droit commun ; cette hypothèque produira ses effets à partir de son inscription sur le Registre des navires en la forme prescrite par la présente loi.

Les actes ou contrats relatifs à un navire qui, suivant les dispositions du Code de Commerce et de la présente loi, sont soumis à l'inscription sur le Registre du commerce, n'auront effet à l'égard des tiers qu'à partir de la date de leur inscription, sous réserve des dispositions de l'article 32.

Art. 37. — Sera considérée comme date d'inscription, relativement aux effets qui en résultent, la date de la présentation qui devra être mentionnée dans l'inscription elle-même.

Art. 38. — Pour déterminer le rang entre deux ou plusieurs inscriptions faites à la même date sur un même

(1) Art. 610 C. Comm. espagnol, § 6 *in fine* : « Si l'on se trouve dans un lieu où il y a un consignataire du navire, le capitaine ou patron agira d'accord avec le dit consignataire. »



navire devra être prise en considération l'heure de la présentation au Registre des titres respectifs.

ART. 39. — Le créancier nanti d'une hypothèque maritime pourra exercer son droit sur le ou les navires qui en sont grevés dans les cas suivants :

1° A l'échéance du terme stipulé pour le remboursement du capital ;

2° A l'échéance du terme stipulé pour le paiement des intérêts ;

3° Si le débiteur est déclaré en faillite ou déconfiture ;

4° Si l'un des navires hypothéqués souffre des avaries qui le rendent innavigable ;

5° Si le navire est vendu à un étranger ;

6° Lorsque sont accomplies les conditions stipulées comme résolutoires du contrat de prêt et toutes celles qui ont pour effet de rendre exigibles le capital et les intérêts ;

7° Au cas de perte de l'un des navires hypothéqués, sauf convention contraire.

Dans les cas spécifiées aux numéros 4 et 7 sera seule exigible la somme garantie par le navire innavigable ou perdu, sauf convention contraire.

ART. 40. — Les navires hypothéqués ne pourront être vendus à un étranger sans le consentement du créancier hypothécaire ou sans qu'au préalable le vendeur ait consigné le montant de la créance garantie par l'hypothèque en la forme prévue par les articles 1177 à 1180 du Code civil.

La vente faite en violation des dispositions du paragraphe précédent sera nulle et le vendeur encourra la peine portée à l'article 547 du Code pénal.

ART. 41. — Si à l'échéance le montant du prêt hypothécaire ou une partie ou les intérêts ne sont pas payés, le créancier fera sommation au débiteur de payer, soit par acte judiciaire, soit par l'intermédiaire d'un notaire, d'un agent de change ou de bourse, d'un courtier ou d'un interprète de navire, au domicile indiqué ou élu à cet effet dans le contrat. Si le débiteur a changé de domicile, la sommation sera faite au nouveau domicile qu'il aura indiqué, s'il l'a porté à la connaissance du créancier.

S'il a changé de domicile et n'est pas trouvé au dernier indiqué, la sommation sera faite à ce domicile et reçue par les employés, s'il y en a, à défaut, par sa femme, ses fils,

Digitized by Google

ses serviteurs, à défaut, par un voisin dont la maison sera ouverte ; copie leur sera remise.

Art. 42. — La sommation faite de l'une des manières indiquées à l'article précédent, si le débiteur n'acquitte pas intégralement sa dette dans les trois jours, le créancier pourra poursuivre devant le juge compétent le paiement des sommes dues et requérir la saisie du navire ou des navires hypothéqués.

Art. 43. — Le juge, après avoir reconnu la légalité de la dette sur la présentation du titre constitutif du prêt, à condition qu'en soit établie la mention sur le Registre, et constaté le défaut de paiement sur la production de l'original de la sommation, autorisera la saisie et ordonnera qu'il soit procédé à la vente du navire ou des navires hypothéqués en suivant les règles établies par la Loi de Procédure civile pour la saisie-exécution des biens immobiliers, si la cause qui motive la demande du créancier est la première ou la seconde de celles prévues à l'article 39 de la présente loi.

Si c'est la troisième, la saisie et l'exécution ne pourront être autorisées que sur justification que la déclaration de faillite ou de déconfiture est devenu exécutoire.

S'il s'agit de la quatrième, il faudra produire un certificat de l'autorité compétente établissant en conséquence de la vérification prescrite par l'article 578 du Code de commerce l'état d'innavigabilité du navire.

Si c'est la cinquième, il sera nécessaire de produire une copie authentique de l'acte de vente du ou des navires à un étranger inscrit sur le Registre de propriété à ce destiné.

Art. 44. — Si la cause qui motive la demande du créancier est la sixième ou la septième de celles prévues à l'article 39, ou si c'est la troisième, la quatrième ou la cinquième et que les documents respectivement exigés pour chaucun de ces cas par le dit article ne soient pas produits, il sera procédé suivant les règles établies par la Loi de Procédure civile pour les incidents ; mais la sentence sera exécutée par les voies élablies par la dite loi pour la procédure d'exécution sur les biens immeubles.

Art. 45. — Malgré les dispositions de l'article 42 de la présente loi, la saisie du navire ne pourra sortir à effet quand, au moment de l'exécution, le navire se trouvera chargé et prêt à prendre la mer, si quelqu'un des intéressés à l'expédition donne caution, estimée suffisante par le uge,

Digitized by Google

que le navire reviendra dans le délai fixé dans la patente, et s'oblige dans le cas contraire, même au cas d'événement fortuit, à acquitter la dette. Néanmoins, il devra être notifié au capitaine ou au propriétaire du navire ou à son représentant qu'aussitôt achevé le voyage pour lequel il a été expédié, le navire devra rentrer au port, et qu'alors la saisie sortira à effet.

Il sera fait mention tant de la saisie que de la sommation sur le Registre du commerce et le certificat de propriété que le capitaine doit avoir à bord.

Art. 46. — Lorsque le contrat de prêt contiendra une stipulation en ce sens, la valeur attribuée au navire sera prise comme base pour la première enchère lors de la vente, si le créancier le requiert ; s'il ne le réclame pas, le prix sera fixé par experts, en la forme établie par la Loi de Procédure civile.

Art. 47. — S'il s'agit d'un navire en construction, la procédure de saisie une fois faite, on pourra, au gré du créancier hypothécaire, soit procéder à la vente aux enchères publiques de la partie construite du navire, soit l'attribuer au créancier en paiement de sa créance pour la valeur fixée par les experts nommés en conformité des règles établies par la Loi de Procédure civile pour la saisie exécution.

Si la valeur de la partie construite du navire ressort inférieure au montant de la créance, le solde sera considéré comme une créance purement personnelle. Si le prix est supérieur, le créancier devra consigner l'excédent dans les trois jours à compter du jour de l'adjucation.

Art. 48. — Le juge compétent pour connaître des demandes pour lesquelles s'exercent les actions nées du droit d'hypothèque maritime sera, au choix du demandeur, sauf le cas d'attribution expresse ou tacite de compétence :

1° Celui du lieu où a été passé l'acte ou le contrat constitutif d'hypothèque ;

2° Celui du port où est entré le navire hypothéqué ;

3° Celui du domicile du défendeur ;

4° Celui du lieu où est établi le Registre où l'hypothèque a été inscrite.

Art. 49. — L'action hypothécaire maritime se prescrit par dix ans à compter du jour où elle a pu être exercée, conformément aux dispositions de la présente loi.

Digitized by Google

Art. 50. — Les inscriptions d'hypothèque maritime pourront seulement être radiées :

1° En vertu du consentement du créancier hypothécaire ou de ses ayants cause, constaté par acte public ou notarié ou par police dressée par un agent de change, un courtier ou un courtier interprète de navires, ou par la comparution du créancier, soit en personne, soit par un fondé de pouvoirs, devant le fonctionnaire chargé du Registre, qui certifiera que l'intéressé en a connaissance.

2° En vertu d'un arrêt ou d'un jugement définitif.

Les mentions provisoires du droit litigieux seront radiées dès qu'il interviendra une décision définitive rejetant comme mal fondées ou sans effet les actions qui y ont donné lieu. Si le droit est reconnu susceptible d'exécution, la mention sera convertie en une inscription qui produira ses effets du jour de la mention. Toutes mentions provisoires, inscriptions faites par conversion, radiations opérées sur le Registre seront dès que possible portées sur le certificat d'inscription de propriété du navire que le capitaine doit avoir à bord.

La radiation constatera nécessairement les heure, jour, mois et année où elle sera effectuée et l'acte ou contrat en vertu duquel elle sera faite.

Art. 51. — Si le propriétaire du navire est déclaré en déconfiture, seront considérées comme comprises dans l'article 1923 du Code civil les créances garanties par une hypothèque sur le navire et celles qui ont préférence sur ces créances, conformément aux dispositions de la présente loi. S'il est déclaré en faillite ces mêmes créances seront considérées comme comprises dans l'article 914 du Code de commerce.

Art. 52. — En attendant que le gouvernement ait édicté les règlements nécessaires à l'exécution de la présente loi, les fonctionnaires chargés du Registre se conformeront pour la tenue et la publicité des Registres et pour le tarif de leurs opérations, aux dispositions de la présente loi et, en outre, aux prescriptions du règlement intérieur du 21 décembre 1885, en tant qu'elles ne sont pas contraires à celles de la présente loi. Les droits établis par le numéro 7 du tarif autorisé par le dit décret seront applicables aux inscriptions de constitution et de radiation des hypothèques, et ceux établis par les numéros 9 et 10 à la transcription d'une inscription antérieure

Digitized by Google

et aux mentions à insérer sur les livres du Registre et les certificats des navires.

Les fonctionnaires devront toujours indiquer au bas de leur signature le montant des droits et le ou les articles du tarif qui les fixent.

Art. 53. — Sont abrogées toutes lois et dispositions antérieures contraires à la présente loi.

Articles additionnels

Art. 1er. — Les sociétés de crédit établies depuis la promulgation de la présente loi, qui se proposent, soit comme objet spécial et exclusif, soit comme une de leurs opérations, le prêt sur garantie de navires, pourront émettre des titres ou obligations de crédit maritime.

Les sociétés de crédit déjà existantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi qui auront indiqué au nombre des opérations auxquelles elles peuvent se consacrer le prêt sur navires, conformément aux règles établies par l'article 175 du Code de commerce, ne pourront émettre des obligations ou titre de crédit maritime avant d'avoir modifié à cet effet leurs statuts, en suivant la procédure et les formalités fixées par les statuts et par l'acte constitutif de société, et avant d'avoir fait procéder à l'inscription du nouveau pacte social sur le Registre du commerce, conformément aux prescriptions de l'article 25 du Code de commerce.

Art. 2. — Les titres ou obligations de crédit maritime émis par les sociétés autorisées à cet effet seront nominatifs ou au porteur, amortissables ou non, à lots remboursables à époques fixes ou par voie de tirage au sort, avec ou sans primes.

Le capital nominal de ces obligations et le montant des primes, s'il y a lieu, qui seront en circulation, ne devront pas excéder la valeur en capital des prêts consentis.

Lorsque par suite d'amortissement ou pour toute autre cause, les créanciers hypothécaires seront remboursés de tout ou partie de leurs prêts, l'amortissement des obligations en circulation devra être fait pour une somme égale, à moins que dans l'intervalle il n'ait été consenti d'autres prêts pour une valeur égale ou supérieure.

En conséquence :

Mandons à tous les tribunaux, juges, chefs, gouverneurs

Digitized by Google

et autres autorités, tant civiles que militaires et ecclésiastiques, de toute classe et de tout rang, d'accepter et exécuter la présente loi en toutes ses parties.

Fait à Saint-Sébastien, le 21 août 1893.

LA REINE RÉGENTE.

Le Ministre des Grâces et de la Justice,
TRINITARIO RING CAPDEPON.

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

FRANCE

Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1902

(30 mars 1902)

ART. 81. — Les patrons propriétaires de bateaux se livrant à la petite navigation (petite pêche, bornage et pilotage), montant eux-mêmes les dits bateaux, seront exonérés de la taxe de 3 francs et de 4 francs par homme et par an, imposée par la loi du 21 avril 1898, et ne seront astreints qu'à leur cotisation individuelle d'inscrits. Le montant des retenues opérées, en vertu de la loi sur la marine marchande, sur les primes à la navigation et à la construction, pour allocation de secours aux marins français victimes de naufrages et autres accidents ou à leurs familles, qui est attribué à la Caisse de prévoyance des marins, viendra en déduction du produit des cotisations individuelles prévues par les articles 3 et 4 de la loi du 21 avril 1898.

Un décret, rendu sur avis conforme du conseil d'administration de la Caisse de prévoyance, fixera la quotité des réductions proportionnelles à appliquer aux cotisations individuelles.

Digitized by Google

Décret réduisant d'un tiers les cotisations à verser par les inscrits maritimes à la Caisse de prévoyance des marins français.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre de la marine,
Vu l'article 81 de la loi des finances du 30 mars 1902 et spécialement le dernier paragraphe de cet article ;
Vu les articles 4 et 21 de la loi du 7 avril 1902 sur la marine marchande ;
Vu l'avis conforme émis à l'unanimité par le Conseil d'administration de la Caisse de prévoyance des marins français dans sa séance du 3 décembre 1902,
Décrète :

Art. 1. — Les cotisations à verser par les inscrits maritimes à la Caisse de prévoyance, en exécution de l'article 3 de la loi du 21 avril 1898, portant création de la dite caisse, seront réduites d'un tiers à partir du 1er janvier 1903.

Art. 2. — Le maximum de cotisation mensuelle, fixé à 2 francs par l'article 3 de la loi précitée du 21 avril 1898, pour les inscrits appartenant aux deux dernières catégories du tarif faisant suite à la dite loi, est réduit à 1 fr. 33 à partir du 1er janvier 1903.

Art. 3. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 8 décembre 1902.

Emile Loubet.

BELGIQUE

Patentes de santé pour la Belgique. Avis aux capitaines de navires partant d'un port du littoral de l'Atlantique à destination de la Belgique.

Le Ministre de Belgique à Paris a fait connaître qu'aux termes d'un rapport adressé par les autorités sanitaires du port de Gand à M. le Ministre de l'Agriculture à Bruxelles, les capitaines de navires arrivant des ports français du littoral de l'Atlantique compris entre la frontière espagnole et la latitude de l'île d'Ouessant, s'abstiendraient, le plus souvent, de produire la patente de santé ou autres documents sanitaires exigés par l'arrêté ministériel belge du 24 août 1899, s'exposant ainsi à l'application de mesures rigoureuses.

Digitized by Google

L'arrêté dont il s'agit porte que tout navire arrivant dans les ports belges d'un port quelconque, doit, quelles que soient sa destination et sa nationalité, être porteur d'une patente de santé délivrée par un agent consulaire belge, laquelle fera connaître l'état sanitaire des lieux d'où il vient et son propre état au moment où il en est parti.

Cet état de chose ayant été signalé à M. le Ministre de l'Agriculture à Bruxelles, à l'occasion de l'arrivée dans le port de Gand de navires venant d'Aiguillon (Lot-et-Garonne), on doit faire remarquer que les navires qui entrent dans l'Atlantique par la Gironde, doivent, en l'absence d'un agent consulaire belge au point de départ, être munis d'une attestation sanitaire émanant des autorités locales et qui devrait, le cas échéant, être visée par l'Agent consulaire belge du premier port où le navire fera escale.

Il y a donc lieu d'attirer l'attention des capitaines de navires français sur les prescriptions de l'arrêté belge du 24 août 1899.

RÉPUBLIQUE CUBAINE

Factures consulaires pour les marchandises à destination de Cuba

La *Gazette officielle* de la République de Cuba du 17 février 1903 publie le texte d'une loi aux termes de laquelle les envois de marchandises en destination des ports cubains devront être accompagnés de factures légalisées par les Consuls de la République.

Les factures d'un montant inférieur à 50 dollars seront légalisées gratuitement (les montants des factures se rapportant à des marchandises faisant partie du même chargement et vendues à une même personne par le même vendeur devront être cumulés).

La taxe de légalisation des factures d'un import de 50 à 200 dollars sera de 2 dollars-or.

Au-dessus de 200 dollars, il sera perçu 10 cents en plus par 100 dollars ou par fraction de 100 dollars supérieure à 50.

Dans le cas où, malgré l'existence d'un bureau consulaire au port d'embarquement, les marchandises ne seraient pas accompagnées desdits documents, la taxe serait doublée.

Digitized by Google

Les dispositions dont il s'agit doivent entrer en vigueur vingt-cinq jours après la date de leur publication dans la *Gazette officielle*.

(*Bulletin Commercial,* de Bruxelles).

BIBLIOGRAPHIE

Annuaire de législation étrangère, publié par la Société de législation comparée, contenant le texte des principales lois votées dans les pays étrangers en 1900. xxxe année. — Paris, F. Pichon, éditeur, 1901.

A signaler dans ce Recueil : Loi anglaise du 6 août 1900 sur la responsabilité des propriétaires de navires, docks, etc., notice et traduction de M. R. Verneaux, p. 13 ; — loi anglaise du 8 août 1900 modifiant les lois sur les sociétés, notice et traduction de M. Ch. Lyon-Caen, p. 17 ; — loi allemande du 7 août 1900 sur la juridiction des consuls, p. 78 ; — ordonnance du 25 octobre 1900 sur la mise en vigueur de la dite loi, p. 158 ; — loi du 3 août 1900 sur l'assurance des pêcheurs danois en cas d'accidents, p. 412.

La conferenza internazionale di diritto marittimo in Amburgo, di F. Mirelli. — Napoli, C. Cozzolino et C^ia, 1903.

Der Kongress des Comité maritime international in Hamburg, von Dr Heinrich Finke. — Auszug aus der Zeitschrift für Int. Privat. Recht, XII, s. 588, 1903.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. civ.)

2 février 1903

Gens de mer. Loi du 9 avril 1898. Art. 1er. Expression « Entreprises de transport par terre et par eau ». Transports maritimes. Inscrits maritimes. Personnel non inscrit. Inapplication. Tribunal civil. Incompétence.

Navire : « Général-Chanzy ».

L'expression « entreprises de transport par terre et par eau », contenue dans l'article 1er de la loi du 9 avril 1898, ne s'applique pas aux transports maritimes.

En conséquence, si la loi du 9 avril 1898 n'est pas applicable aux inscrits maritimes, au profit desquels la loi du 21 avril suivant a créé une caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de leur profession, elle ne l'est pas non plus aux non inscrits employés à bord des bâtiments de commerce.

Le tribunal civil, saisi par ces derniers d'une demande basée sur l'article 1er de la loi du 9 avril 1898, doit donc se déclarer incompétent.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE C. SUCCESSION JANIS.

Moyen. — Violation et fausse application de l'article 1er de la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, violation des art. 1382 et suiv. C. civ., des art. 632 et 633 C. com. et de l'art. 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que l'arrêt attaqué a décidé que les dispositions de la loi sur les accidents du travail, en ce qui concerne la compétence et le fond du litige, étaient applicables en matière d'accident dont un garçon de service à bord d'un paquebot avait été victime, alors qu'il résulte manifestement du texte et de l'esprit de la loi que les entreprises de transports maritimes sont restées en dehors de ses prévisions.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 481.

Digitized by Google

Arrêt

« La Cour,

Sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu l'art. 1er de la loi du 9 avril 1898 ;

Attendu que, dans le langage du Code de commerce, l'expression « entreprises de transports par terre et par eau » ne s'applique pas aux transports maritimes ; que c'est ainsi notamment que les articles de ce Code qui, au livre 1er, sont inscrits dans la section III du titre VI, sous la rubrique : « Des commissionnaires pour les transports par terre et par eau », ne concernent que les transports terrestres et fluviaux ; que le livre deuxième est spécialement consacré au commerce maritime, et que, pour l'action en recours au cas de dommage arrivé à la marchandise, l'art. 435, qui fait partie de ce livre, a formulé des règles autres que celles qui ont trouvé place au livre premier dans les art. 105 et 108 ; qu'enfin, au titre de la compétence des tribunaux de commerce, les art. 632 et 633 du même Code visent et énumèrent distinctement, l'un les entreprises de transports par terre ou par eau, l'autre les entreprises maritimes et les engagements des gens de mer pour le service des bâtiments de commerce ;

Attendu que, dans l'art. 1er de la loi du 9 avril 1898, les mots « entreprises de transports par terre et par eau » n'ont pas un autre sens ni une autre portée ; que, de la nature des risques que cette loi a en vue comme de ses diverses dispositions, et, en particulier, des art. 11, 12 et 13, il résulte que cette expression ne comprend pas non plus les transports par mer ; que, spécialement, l'impossibilité matérielle dans laquelle seraient presque toujours les armateurs ou le capitaine de se conformer aux prescriptions de l'art. 11 montre manifestement que l'industrie maritime a été laissée par le législateur en dehors des règles nouvelles qu'il a édictées ; que, si la loi du 9 avril 1898 n'est pas applicable aux inscrits maritimes, au profit desquels la loi du 21 avril suivant a créé une Caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de leur profession, elle ne l'est donc pas aussi aux non inscrits employés à bord des bâtiments de commerce ;

Attendu, dès lors, que c'est à tort que l'arrêt attaqué a déclaré que le Tribunal civil de Marseille était compétent pour connaître de la demande que Janis, en se fondant sur l'art. 1er de la dite loi, avait formée contre la Compagnie générale transatlantique, à la suite de la blessure qu'il avait

Digitized by Google

reçue dans son service à bord du paquebot le *Général-Chanzy* ; qu'en le décidant ainsi, la Cour d'Aix a faussement appliqué et, par suite, violé le dit article ;

Casse et renvoie devant la Cour de Montpellier. »

Du 2 février 1903. — Prés. : M. Ballot-Beaupré, 1er prés. ; M. Durand, rapp. ; M. Sarrut, av. gén. ; Me Dambeza, avocat.

Observation. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel d'Aix cassé par le présent arrêt, du 2 août 1900, ce Rec., XVI, p. 29.

Dans le sens de la théorie consacrée par la Cour de cassation, voyez les observations de M. Abram sous l'arrêt cassé ; De Valroger, *La loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de prévoyance au profit des marins français considérée dans ses rapports avec les lois sur l'inscription maritime, les dispositions du Code civil et du Code de commerce et la loi du 9 avril 1898*, § IX, ce Rec., XVIII, p. 424 ; Loubat, *Traité sur le risque professionnel*, n° 105 ; en sens contraire, Rouen, 2 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 295 ; Rennes, 17 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 407 ; Avis du Comité consultatif des assurances, 24 janvier 1900, *ibid.*, XV, p. 709 ; Sachet, *Traité sur les accidents du travail*, n° 98.

La Cour de cassation a déjà jugé que la loi du 9 avril 1898 ne s'applique pas aux inscrits maritimes. Voyez Cassation, 3 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 540 et la note.

COUR D'APPEL DE ROUEN

2 juillet 1902

Commissionnaire de transport. Avaries. Responsabilité. Mandataires substitués. Déchargeurs. Responsabilité. — Commissionnaire de transport. Convention. Assurance maritime incombant au chargeur. Effet. Risques pouvant être assurés. Faute du capitaine et du personnel du navire. Exonération. — Transport maritime. Limites. Chargement. Déchargement. Clause d'exonération pour toutes avaries. Application.

Navire : « Argo ».

I. — Le commissionnaire de transport est garant, sauf en cas de force majeure ou de stipulation contraire, de toutes pertes ou avaries survenues à la marchandise en cours de

route, et il est responsable du fait de ceux, notamment des déchargeurs, qu'il s'est substitués.

II. — Le commissionnaire de transport, chargé du transport d'une marchandise moyennant un prix fixé, sous la réserve que l'assurance maritime de la marchandise incombera au chargeur, est exonéré de tous les risques pouvant être assurés, notamment de ceux qui résultent de la faute du capitaine ou du personnel du navire.

III. — Le transport maritime comprend, sauf stipulation contraire, le chargement et le déchargement, et la clause d'exonération de responsabilité pour toutes avaries s'étend aux avaries survenues pendant ces opérations.

HUTCHISON ET C[ie] ET LANGSTAFF, EHRENBERG ET POLLAK c. SCHNEIDER ET C[ie], ET AUTRES.

Le Tribunal de commerce de Rouen avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le Tribunal se trouve en présence :

1° D'une action de Schneider et C[ie] contre Langstaff, Ehrenberg et Pollak et J. P. Hutchison et C[ie], à l'effet de les faire déclarer solidairement, ou les uns à défaut des autres, responsables du bris d'un banc de tour et s'entendre condamner à indemniser la Société du Creusot du préjudice éprouvé du fait de cet accident ;

2° D'un appel en garantie contre J. P. Hutchison et C[ie] et Roy et Lebreton, mis en cause par Langstaff, Ehrenberg et Pollak ;

3° Et enfin d'un appel en garantie de J. P. Hutchison et C[ie] contre Shanks et C[ie] ;

Attendu qu'il y a lieu de joindre ces diverses actions, vu leur connexité ;

Attendu en fait que Schneider et C[ie] ont traité avec Langstaff, Ehrenberg et Pollak, commissionnaires de transports et d'affrètements, pour le transport de divers colis de machines et notamment d'un grand tour de Glasgow à Bois-Bretoux, près le Creusot, moyennant le prix de 92 fr. 50 par mille kilogs ;

Attendu que les machines dont s'agit devaient être livrées franco bord au port d'embarquement et que le prix convenu

Digitized by Google

susrelaté comprenait tous les frais maritimes et fluviaux, frais d'arrimage dans le navire, frais de transbordement à Rouen, d'arrimage dans les chalands, l'assurance fluviale de Rouen jusqu'à destination, en un mot tous les frais quelconques à faire de Glasgow bord à Bois-Bretoux sur chalands, à l'exception seulement de l'assurance maritime qui restait à la charge de Schneider et Cie ;

Attendu que, de leur côté, Langstaff, Ehrenberg et Pollak traitaient avec la maison J. P. Hutchison et Cie pour le transport maritime de Glasgow à Rouen, pour un prix de fret convenu, les droits de grue à Rouen seuls en plus ;

Qu'ils chargeaient en même temps la maison Roy et Lebreton de les représenter à Rouen, pour la réception des marchandises, et de veiller à la réexpédition par péniches ;

Attendu que le connaissement fut établi à ordre, le 13 décembre 1900, par Hutchison et Cie et remis à Shanks et Cie, chargeurs, sur la demande qu'ils en avaient faite à Hutchison et Cie ;

Attendu que, lors du débarquement à Rouen, pour effectuer le transbordement, exécuté par le personnel de Hutchison et Cie, un banc du gros tour précité pesant 21.613 kilogs se trouva brisé en tombant sur le quai, de la grue qui l'enlevait du navire *Argo* ;

Attendu qu'immédiatement après l'accident, Roy et Lebreton, en leur qualité de mandataires et porteurs du connaissement, protestèrent et assignèrent Hutchison et Cie, en leur maison à Rouen, en responsabilité ;

Attendu que Schneider et Cie demandent une condamnation soit contre Langstaff, Ehrenberg et Pollak, soit contre Hutchison et Cie qu'ils appellent éventuellement en garantie, en fixant à la somme de 21.000 francs l'indemnité qu'ils réclament ;

Attendu que c'est dans ces conditions de fait qu'il échet de déterminer les responsabilités ;

Attendu qu'il résulte clairement de ce qui précède que Langstaff, Ehrenberg et Pollak ont agi, à l'égard de Schneider et Cie, en qualité de commissionnaires de transports, acceptant, moyennant un prix convenu et forfaitaire, de transporter les machines dont s'agit de Glasgow bord au port de Bois-Bretoux, près le Creusot ;

Que dès lors ils doivent, en vertu des articles 98 et 99 C. com. et à moins de stipulations expresses contraires ou de

Digitized by Google

force majeure, être déclarés garants des avaries ou pertes des marchandises qui leur sont confiées ;

Qu'ils sont, en vertu des mêmes principes, également garants des faits du commissionnaire qu'ils se sont substitué pour l'exécution du transport dont ils ont assumé la charge ;

Attendu qu'il résulte des principes susvisés que, pour que Langstaff, Ehrenberg et Pollak puissent se dégager de la responsabilité qui leur incombe dans l'espèce, il faudrait qu'ils prouvent que l'accident, objet du litige, est dû à un cas de force majeure ou bien qu'il y a eu une stipulation ou convention les dégageant de leur responsabilité pour accidents de route ;

Mais attendu que, d'une part, Langstaff, Ehrenberg et Pollak n'allèguent aucun cas fortuit, et que, d'autre part, les experts déclarent dans leur rapport que l'accident doit être attribué à l'élingage défectueux de la pièce, que, malgré cet élingage défectueux, la pièce aurait peut-être résisté au premier choc si elle n'avait pas eu un défaut caché qui diminuait sa résistance ;

Attendu que les experts ajoutent qu'ils émettent cette dernière opinion avec réserves ;

Qu'ils concluent que la responsabilité paraît incomber entièrement au déchargeur, puisque les appareils et les élingues étaient en parfait état après l'accident ;

Attendu que c'est en s'appuyant sur ces déclarations des experts, que Langstaff, Ehrenberg et Pollak reportent aujourd'hui à Hutchison et Cie, leurs mandataires substitués, l'action qui leur est intentée par Schneider et Cie ;

Mais attendu que Hutchison et Cie opposent, en premier lieu, à la demande de Langstaff, Ehrenberg et Pollak qu'en fait ils n'auraient commis aucune faute dans la manutention de la pièce litigieuse lors de son déchargement de leur navire *Argo* ; qu'en second lieu ils se prétendent dégagés de toute responsabilité de ce chef, en se fondant sur les stipulations du connaissement :

Attendu qu'il convient dès lors d'examiner le bien ou mal fondé des moyens invoqués par Hutchison et Cie ;

Sur le premier moyen ;

Attendu tout d'abord qu'il n'est pas contesté par Hutchison et Cie que le transbordement ou déchargement de la pièce litigieuse a été effectué par le personnel de leur maison

Digitized by Google

de Rouen, en dehors de toute participation de Langstaff, Ehrenberg et Pollak ou de Roy et Lebreton ;

Que dès lors on ne saurait méconnaître que, s'il y a eu une faute commise, un défaut d'élingage ou autre, elle provient du fait seul de Hutchison et Cie ;

Attendu que, pour se soustraire à cette responsabilité, Hutchison et Cie protestent contre l'opinion des experts, quant au mode d'élingage employé, basée, disent-ils, uniquement sur le témoignage du contre-maître de Roy et Lebreton ;

Attendu qu'il ressort des débats et de l'aveu même de Hutchison et Cie que l'opération du débarquement de l'importante pièce dont s'agit présentait dans l'espèce de sérieuses difficultés et certains dangers, et particulièrement étant donné l'insuffisance de la grue employée par Hutchison et Cie pour effectuer cette manœuvre ;

Attendu qu'il apparaît clairement des renseignements fournis au Tribunal que la flèche de la grue était trop courte pour hisser la pièce à une hauteur suffisante, et que, malgré le plus court amarrage possible, il fut impossible de virer la grue sans déplacer au moyen de leviers et par des chocs successifs la pièce dont une des extrémités portait sur le quai ;

Que Hutchison et Cie déclarent eux-mêmes que ce sont ces chocs qu'on ne pouvait éviter qui, par leur répétition pendant trois heures, ont fini par casser l'attache ou filin, qui retenait l'extrémité libre de la chaîne;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède que le premier moyen invoqué ne saurait valablement se soutenir et que Langstaff, Ehrenberg et Pollak semblent si bien l'avoir compris eux-mêmes qu'ils ont appelé en garantie leur mandataire substitué Hutchison et Cie et concluent nettement à la faute de ceux-ci ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que l'accident s'est produit à un moment où les obligations de Hutchison et Cie en tant qu'armateurs avaient pris fin ;

Que, la marchandise étant arrivée à Rouen, ceux-ci se sont chargés du débarquement, moyennant un prix convenu de 12 francs la tonne en dehors du fret; que par là même il est intervenu un véritable contrat de déchargement, tout à fait

Digitized by Google

distinct du connaissement auquel Schneider et Cie ont été complètement étrangers ;

Que dès lors les clauses des connaissements invoquées par Hutchison et Cie ne sauraient recevoir application dans l'espèce ;

Attendu en outre que Schneider et Cie ont traité à forfait avec Langstaff, Ehrenberg et Pollak, commissionnaires de transport par eau, qui eux ont seuls traité avec Hutchison et Cie pour la partie maritime du transport, et ont mis ces derniers en relation avec les expéditeurs Shanks et Cie, qui exigeaient que le connaissement fût fait à leur ordre et leur soit adressé ;

Attendu qu'il appert des faits de la cause que Hutchison et Cie, déférant à cette réquisition, créèrent le connaissement à ordre et le remirent à Shanks et Cie, qui l'endossèrent à Schneider et Cie et que ces derniers le conservèrent jusqu'au 27 décembre, lendemain de l'accident ;

Que dès lors il apparaît que Langstaff, Ehrenberg et Pollak ne sauraient être tenus des clauses d'un connaissement qu'ils n'ont ni connu ni accepté ;

Qu'en vain Hutchison et Cie objecteraient qu'en remettant le connaissement à Shanks et Cie, chargeurs, qui l'acceptaient, ses stipulations obligent Langstaff, Ehrenberg et Pollak ;

Que dès lors il sera équitable d'accorder à ces derniers recours et récompense contre Hutchison et Cie de la responsabilité qu'ils ont encourue envers Schneider et Cie ;

Attendu qu'il n'y a lieu de s'arrêter à l'argument tiré de ce que le destinataire, ayant fait assurer la marchandise, est garanti par son contrat ; que, dans l'espèce, Langstaff, Ehrenberg et Pollak n'ont pas à connaître d'une assurance dans laquelle ils n'ont pas été partie ; que ce serait là se prévaloir du droit des tiers ;

Attendu qu'il résulte de tout ce qui précède que, la responsabilité de Hutchison et Cie étant entière et par suite ces derniers devant garantir Langstaff, Ehrenberg et Pollak responsables envers Schneider et Cie, il convient de mettre purement et simplement Roy et Lebreton et Shanks et Cie hors de cause sans dépens ;

Attendu, sur l'importance du préjudice, qu'il est fixé par les experts à 21.000 francs ;

Par ces motifs,

Digitized by Google

Dit et juge que Langstaff, Ehrenberg et Pollak sont responsables vis-à-vis de Schneider et Cie de l'accident dont s'agit, mais que l'accident est imputable à une faute de Hutchison et Cie ;

En conséquence condamne Langstaff, Ehrenberg et Pollak à payer à Schneider et Cie la somme de 21.000 francs, pour réparation du préjudice causé ;

Accorde à Langstaff, Ehrenberg et Pollak recours et récompense contre Hutchison et Cie du montant de la condamnation ci-dessus prononcée ;

Dit et juge Roy et Lebreton et Shanks et Cie mis hors de cause sans dépens ;

Condamne Hutchison et Cie en tous les dépens. »

Du 6 décembre 1901. — Prés. : M. Windsor, prés. ; plaid. : Mes Jeanne, Hervé, Lamy et Louvet, agréés.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que les appels formés tant par Hutchison que par Langstaff, Ehrenberg et Pollak sont réguliers en la forme et qu'il y a lieu de les joindre, vu leur connexité ;

Que les appelants soutiennent qu'ils ont à tort été déclarés responsables de l'avarie servant de base à l'instance en dommages-intérêts suivie par Schneider et Cie, parce que, suivant eux, cette avarie est due uniquement à un vice propre et caché du banc de tour qui en a été l'objet et provenant d'un défaut de fabrication, dont les expéditeurs, Shanks et Cie, sont seuls responsables et que, dans tous les cas, elle rentre dans les risques dont ils sont les uns et les autres expressément exonérés par leurs conventions ;

Attendu en fait que Langstaff, Ehrenberg et Pollak, chargés par Shanks et Cie, suivant convention verbale, du transport à forfait de Glasgow à Bois-Bretoux de diverses pièces de machines et notamment d'un grand banc de tour, fournies et expédiées à Schneider et Cie par la maison Shanks et Cie de Glasgow, s'étaient substitué Hutchison et Cie pour le transport maritime de Glasgow à Rouen et Roy et Lebreton pour le transport fluvial de Rouen à Bois-Bretoux ; que Langstaff, Ehrenberg et Pollak agissaient donc bien, au regard de Schneider et Cie, comme commissionnaires de transport et

Digitized by Google

sont à ce titre garants envers eux, sauf en cas de force majeure ou de stipulation contraire, de toutes pertes et avaries survenues à la marchandise en cours de route et responsables des faits des commissionnaires qu'ils se sont substitués ;

Attendu qu'il est établi en fait, notamment par les constatations de l'expert, ainsi que l'ont à bon droit reconnu les premiers juges, que l'avarie litigieuse, qui s'est produite au cours du débarquement du navire *Argo* venant de Glasgow, est uniquement imputable à la faute et à la négligence des déchargeurs ;

Qu'il est constant en effet que les dimensions et le poids exceptionnels de cette pièce imposaient, pour son déchargement et sa mise à quai, des mesures spéciales de précaution qui n'ont pas été prises, et que, si cette pièce est tombée sur le sol, alors qu'elle était suspendue à la chaîne de grue, et s'est ainsi brisée en plusieurs morceaux, cela est uniquement dû à l'insuffisance et à la disposition défectueuse de l'élingage la retenant à la chaîne de grue, dont sont responsables les déchargeurs, sous la surveillance et la direction desquels s'opérait la manœuvre de la mise à quai ; que, si à la vérité il existait un défaut de fabrication pouvant, dans une certaine mesure d'ailleurs peu importante, diminuer la force de résistance de la pièce, ce défaut ne peut en rien avoir facilité ou aggravé l'avarie, déterminée exclusivement par la chute de la pièce par suite de l'insuffisance de l'élingage ;

Qu'il reste dès lors uniquement à rechercher si, comme le prétendent les appelants, ils sont, aux termes de leurs conventions, exonérés de toute responsabilité de cette faute des déchargeurs ainsi établie, à l'exclusion de tous autres ;

Attendu, en ce qui concerne Langstaff, Ehrenberg et Pollak, que, par leur convention verbale, en date du 20 novembre 1900, il était expressément stipulé que, moyennant un prix forfaitaire de 92 fr. 50 par tonne, ils se chargeaient de transporter de Glasgow à Bois-Bretoux diverses pièces de machine et notamment le banc de tour litigieux livré franco bord à Glasgow par Shanks et Cie, étant bien entendu que l'assurance maritime était à la charge de Schneider et Cie, tous les autres frais y compris l'assurance fluviale rentrant dans le forfait accepté par Langstaff, Ehrenberg et Pollak ;

Que c'est ainsi qu'en conformité de cette convention, dans leur lettre à Langstaff en date du 19 décembre 1900, Schnei-

Digitized by Google

der et Cie, en leur indiquant la valeur des objets à transporter, ajoutaient : « Pour votre gouverne, ces valeurs sont celles sur lesquelles nous faisons couvrir l'assurance maritime. Pour l'assurance fluviale qui fait partie de votre forfait, il y a lieu d'augmenter chacune d'elles du montant des droits de douane que vous aurez à débourser à Rouen comme aussi d'y ajouter telle majoration ou débours dont il vous conviendrait de vous faire couvrir par cette assurance fluviale » ;

Que dans une précédente lettre. ils écrivaient encore à ce sujet à Langstaff, Ehrenberg et Pollak : « Nous conserverions à notre compte le soin de faire couvrir l'assurance maritime, mais vous auriez à faire couvrir l'assurance des risques du parcours fluvial et à la comprendre dans le prix du transport » ;

Qu'il suit de là que, dans la commune intention des parties, en se réservant la réalisation de l'assurance maritime, Schneider et Cie entendaient bien couvrir Langstaff, Ehrenberg et Pollak de tous risques pouvant être garantis par cette assurance, et notamment de tous ceux pouvant résulter du fait ou de la faute du capitaine ou du personnel du navire, conformément à l'usage constant en cette matière ;

Que c'est bien ainsi, d'ailleurs, que l'avaient compris Schneider et Cie qui ont bien réalisé dans ces conditions l'assurance dont ils s'étaient réservé la charge ;

Qu'il est constant en effet que, dès que l'accident leur a été signalé, ils en ont donné avis à leur assureur, lequel n'a soulevé aucune critique sur la cause de la réclamation qui lui a été faite, ainsi que cela résulte de la réponse de l'agent de la Compagnie qui se borne à des réserves en ce qui concerne le propriétaire de la grue;

Qu'il n'est pas d'ailleurs méconnu que Schneider et Cie ont reçu, du moins pour partie, le montant de l'indemnité par eux réclamée à l'assurance ; qu'au surplus il importe peu que cette assurance ait été ou non réalisée ; que Langstaff, Ehrenberg et Pollak, en effet, étaient couverts au regard de Schneider et Cie par leur convention avec eux et n'avaient pas dès lors à rechercher si Schneider et Cie étaient ou non restés leur propre assureur pour les risques dont ils avaient entendu les couvrir ;

Qu'il suit de là que Schneider et Cie sont mal fondés dans leur demande contre Langstaff, Ehrenberg et Pollak si l'ava-

Digitized by Google

rie litigieuse s'est produite au cours du transport maritime et si elle rentre dans les risques assurables ;

En ce qui concerne J. P. Hutchison et Cie :

Attendu que leur connaissement stipule expressément que le débarquement de la marchandise sera fait aux frais et risques des consignataires et que les armateurs ne répondent en rien de n'importe quel acte de négligence, même du pilote, du capitaine, des officiers ou de l'équipage, des entrepreneurs de débarquement, des ouvriers et autres personnes employées dans le chargement, le déchargement et le transport des marchandises et enfin que l'armateur ne sera responsable d'aucune avarie de n'importe quelle marchandise sus-susceptible d'être couverte par une assurance ;

Que ce connaissement conclu et signé par Hutchison et Cie avec Shanks et Cie, auprès desquels il avait été spécialement accrédité à cet effet par Langstaff, Ehrenberg et Pollak, est bien opposable à ces derniers ; que d'ailleurs ils ne le contestent pas devant la Cour ;

Qu'il s'en suit qu'en tant qu'armateurs, Hutchison et Cie se trouvent, aux termes de la convention, dégagés de toute responsabilité à raison des risques survenus au cours du déchargement de leur navire, à la seule condition que ce déchargement fasse partie intégrante du transport maritime et qu'il ait été opéré par les soins et sous la surveillance du personnel du navire ;

Attendu qu'à défaut de stipulation contraire, le transport maritime comprend le chargement et le déchargement, qui font partie intégrante du contrat de transport et que la clause d'exonération de responsabilité pour toutes avaries s'étend aux avaries survenues au cours du déchargement comme constituant bien des avaries de route ;

Que les conventions entre les parties ne dérogent en rien à cette règle ; qu'il en résulte au contraire que le déchargement devait être opéré par les soins du personnel du navire, mais seulement aux frais et risques des consignataires ; que c'est en raison de cette stipulation que Roy et Lebreton avaient demandé à Hutchison le prix du déchargement à Rouen, sans d'ailleurs avoir discuté ce prix et modifié le contrat primitif de transport, en conformité duquel le déchargement s'est opéré à Rouen sous la surveillance et la direction du capitaine, ainsi que ce dernier le déclare dans son rapport où il constate

Digitized by Google

que le déchargement s'opérait sous sa surveillance et avec son approbation ;

Que c'est bien une opération rentrant dans le contrat de transport maritime et que l'avarie est imputable à la faute du capitaine dont l'armateur n'est pas responsable aux termes de la clause du connaissement ;

Que cette clause d'exonération au profit de l'armateur, relativement aux fautes du personnel du navire, est parfaitement valable du moment où, comme dans l'espèce, elle n'a pas pour effet de couvrir la propre faute de l'armateur ;

Qu'il suit de ce qui précède qu'à aucun point de vue la demande de Schneider et Cie contre Langstaff, Ehrenberg et Pollak et contre Hutchison ne saurait être accueillie ;

Attendu en ce qui concerne Shanks et Cie et Roy et Lebreton que, par les motifs ci-dessus et ceux des premiers juges, ils ne peuvent être l'objet d'aucun recours et doivent dès lors être mis hors de cause ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges, en ce qu'ils ne sont pas contraires au présent arrêt,

Confirme le jugement dont est appel en ce qu'il met hors de cause sans dépens Roy et Lebreton et Shanks et Cie ;

Corrigeant et réformant quant au surplus,

Dit et juge que Langstaff, Ehrenberg et Pollak et Hutchison ne sont pas responsables de l'accident survenu au cours du déchargement du navire *Argo* ;

Déclare en conséquence Schneider et Cie mal fondés dans leur action, les en déboute ;

Décharge les dits Langstaff, Ehrenberg et Pollak et Hutchison de toutes condamnations prononcées contre eux par le jugement dont est appel, met hors de cause Roy et Lebreton et Shanks et Cie sans dépens. »

Du 2 juillet 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Quénault, prés. ; M. Delrieu, av. gén.; plaid.: Mes Martin, O. Marais, Delarue et Duchesne (ces deux derniers du barreau de Paris), avocats.

Observations. — I. — Voyez Cassation, 28 octobre 1885, ce Rec., I, p. 340 ; 1er février 1899, *ibid.*, XIV, p. 596 ; Rouen, 31 décembre 1895, *ibid.*, XI, p. 711. Comp. Rouen, 17 août 1882, *H.*, 82. 2. 220 ; Havre, 2 mai 1882, *H.*, 82. 1. 121.

II. — La Cour de cassation a jugé que l'assurance faite par l'armateur pour le compte des chargeurs ne saurait mo-

Digitized by Google

difier les clauses du connaissement. Voyez Cassation, 20 juillet 1891, ce Rec., VII, p. 115. Comp. Aix, 15 novembre 1895, *ibid.*, XI, p. 419 et la note ; Anvers, 20 avril 1887, *ibid.*, III, p. 346. Mais en sens inverse l'assurance contractée par le chargeur peut-elle modifier les conditions du contrat de transport et influer sur la responsabilité du transporteur, comme l'admet l'arrêt rapporté? Comp. Seine, 12 juillet 1888, *ibid.*, IV, p. 279 ; 19 mai 1897, *ibid.*, XIII, p. 517.

Sur la généralité des risques que doit faire couvrir celui qui est chargé de l'assurance, comp. Paris, 22 mai 1886, *ibid.*, II, p. 156.

Sur la clause d'irresponsabilité du transporteur pour les risques susceptibles d'être assurés, voyez Anvers, 28 mars 1901, *ibid.*, XVII, p. 495 ; 28 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 633.

III. — Sur l'application de la clause d'exonération aussi bien aux fautes commerciales qu'aux fautes nautiques, voyez Cassation, 20 juillet 1891, ce Rec., VII, p. 115 ; Govare et Denisse, *Les clauses de non responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*, *ibid.*, XVII, p. 243. Sur l'application aux fautes commises dans le débarquement, voyez Bordeaux, 4 juin 1894, *ibid.*, X, p. 192 et la note. Comp. Bordeaux, 31 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 764 et la note ; Cassation, 3 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 340 ; Bordeaux, 24 janvier 1902, *Mémorial de jurisprudence commerciale et maritime*, 1902, 1. 250.

COUR D'APPEL DE ROUEN

11 août 1902

Compétence. Art. 420, § 3, C. pr. civ. Lieu du paiement du prix. Tribunal. Caractère général. Contrats commerciaux. Assurance maritime. Contestations. Application. — Assurances maritimes. Prime. Prix de l'assurance. Lieu du paiement. Contestations. Assuré. Assureur. Tribunal. Compétence. — Assurances maritimes. Prime. Lieu du paiement. Principe. Domicile du débiteur.

I. — La disposition de l'article 420, § 3, du Code de procédure civile, qui attribue compétence au tribunal du lieu où doit s'effectuer le paiement du prix stipulé, est générale : elle s'applique à tous les contrats commerciaux, notam-

Digitized by Google

ment au contrat d'assurance maritime, et à toutes les contestations qu'ils peuvent faire naître.

II. — La prime moyennant laquelle l'assureur s'engage à garantir l'assuré contre certains risques, constitue juridiquement le prix de l'assurance ; par suite le tribunal du lieu où elle est payable est compétent pour statuer sur les demandes formées en exécution de la police, tant par l'assureur que par l'assuré.

III. — Le paiement de la prime d'assurances doit être effectué, sauf stipulation contraire, au lieu du domicile du débiteur.

COMPAGNIE D'ASSURANCES LE COMMERCE (DE MOSCOU) c. COMPAGNIE NOUVELLE D'ASSURANCES MARITIMES.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu, sans qu'il soit besoin de rechercher : 1o si la Compagnie le Commerce (de Moscou) possède, ou non, une agence principale ou succursale à Paris, où a été signé le contrat, et si cette compagnie a conservé cette agence principale, connue du public et imposée comme telle en 1902 ; 2o si le lieu de la promesse était Paris ; que l'article 420, § 3, C. pr. civ. attribue compétence au tribunal du lieu où doit s'effectuer le paiement du prix stipulé, non seulement dans une vente de marchandises, mais dans tout autre contrat commercial.

Que cette disposition est générale et n'autorise pas le juge à distinguer entre les diverses natures de contestations que l'exécution du marché fait surgir de la part de l'une ou de l'autre des parties contractantes.

Qu'il est de jurisprudence constante que la prime, moyennant laquelle l'assureur s'engage à garantir l'assuré contre certains risques, constitue juridiquement le prix de l'assurance et que, par suite, c'est le tribunal du lieu où elle est payable qui a compétence pour statuer sur les demandes formées en exécution de la police, tant par l'assureur que par l'assuré lui-même ;

Attendu que, les conventions intervenues entre la Compagnie le Commerce (de Moscou) et la Compagnie Nouvelle d'assurances n'indiquant ni expressément ni tacitement le lieu où le paiement de la prime devait être effectué, ce paie-

Digitized by Google

ment devait avoir lieu, d'après les principes généraux du droit, au Havre, lieu du domicile du débiteur ;

Que le Tribunal de cette ville a donc été, dans l'espèce, compétemment saisi, en vertu de l'article 420, § 3, précité;

Par ces motifs,

Confirme le jugement dont est appel ;

Condamne la compagnie appelante à l'amende et aux dépens. »

Du 11 août 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Dalmbert ; M. Réguis, av. gén. ; plaid. : Mes Dieusy et G. Bodereau (ce dernier du barreau du Havre), avocats.

OBSERVATIONS. — I. — Les dispositions de l'article 420 C. pr. civ. sont générales et s'appliquent à tous les contrats commerciaux. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 393. Comp. Marseille, 27 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 80 et la note.

II. — Voyez conf. Cassation, 1er décembre 1884, *Dalloz*, 85. 1. 195, *Sirey*, 85. 1. 484, *H.*, 85. 2. 219. Comp. Rouen, 17 juin 1880, *H.*, 80. 2. 184 ; Havre, 26 août 1884, *H.*, 85. 1. 184.

Aux termes de la loi du 2 janvier 1902, qui établit des règles de compétence en matière d'assurances terrestres, « il n'est pas dérogé aux lois qui régissent les assurances maritimes. » La jurisprudence consacrée par l'arrêt rapporté conserve donc son champ d'application en matière maritime.

III. — Comp. Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Assurance*, nos 661, 697 et suiv., v° *Assurance maritime*, n° 1780.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE ROUEN

28 janvier 1903

Abordage. Quasi-délit. Navires étrangers. Eaux territoriales françaises. Art. 3 C. civil. Responsabilité de l'armateur. Abandon. Loi française. Application. Contrat de mandat inopposable aux tiers. Responsabilité. Fondement. Qualité de propriétaire. Lex loci contractus. Inapplication. — Connaissement. Porteur. Présomption de propriété. Abordage. Auteur. Perte de la cargaison. Preuve contraire à sa charge. — Abordage. Marchandises perdues. Dommages-intérêts. Cours du jour de l'abordage. Port de destination. Fixation. Droits de douane. Frais de manutention. Déduction. — Intérêts compensatoires. Juge. Fixation. Abordage. Perte de charbon. Point de départ. Paiement à la mine.

Navires : « Stokesley » et « Shagbrook ».

I. — Un abordage fautif constitue un quasi-délit et, lorsqu'il survient dans les eaux territoriales françaises, même entre navires étrangers, aux termes de l'article 3 du Code civil, c'est la loi française qui doit être appliquée, non seulement pour régler la réparation du dommage causé aux tiers, mais encore pour délimiter la responsabilité civile des armateurs à raison des faits de leurs préposés.

On ne saurait appliquer, pour fixer les limites de cette responsabilité, la loi du lieu où est intervenu le contrat de mandat ou de préposition entre le capitaine et l'armateur ; ce mandat est, en effet, res inter alios acta *pour les tiers, et, d'ailleurs, la responsabilité civile de l'armateur ne résulte pas de ce contrat, mais bien plutôt de la qualité de propriétaire du navire.*

II. — Le connaissement comporte en faveur de celui qui en est porteur, à l'égard notamment de l'auteur d'un abordage responsable de la perte de la cargaison, une présomption de propriété qui ne peut être détruite que par la preuve contraire.

III. — Les dommages-intérêts représentatifs de la valeur des marchandises perdues dans la collision doivent être fixés non pas d'après leur prix d'achat, mais d'après leur cours au port de destination au jour de l'abordage, sous déduction des droits de douane, frais de manutention et autres.

Digitized by Google

IV. — Il appartient au juge de fixer le point de départ des intérêts compensatoires alloués à titre de dommages-intérêts, de la manière la mieux appropriée à la réparation du préjudice causé.

Ainsi, en cas de perte de charbon, les intérêts doivent courir, non du jour de l'abordage, mais du jour où le propriétaire en a payé le montant à la mine.

STOKESLEY STEAM SHIP CY ET CAP. TOUZEL C. COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que la Cour est saisie de deux appels : celui des armateurs du *Stokesley* et celui du capitaine de ce vapeur ; qu'il y a lieu de les joindre et de statuer sur le tout par un seul et même arrêt ;

Sur l'appel des armateurs :

Attendu que les parties sont d'accord en fait pour reconnaître que, le 22 octobre 1900, une collision s'est produite dans les eaux du Havre entre deux vapeurs anglais : le *Stokesley*, appartenant à la Compagnie Stokesley Steam Ship Company, et le *Shagbrook*, affrété par la Compagnie Transatlantique, avec un chargement de 1.553 tonnes de charbon qui a été complètement perdu ; qu'ainsi qu'il résulte d'une décision de la Haute Cour de justice de Londres, en date du 19 mai 1901, l'abordage a été occasionné par la faute du capitaine du *Stokesley* et qu'à la date du 21 juin 1901, la Compagnie Transatlantique, agissant comme propriétaire de la cargaison de charbon du *Shagbrook*, a assigné le capitaine et la Compagnie Stokesley, en sa qualité d'armateur du navire abordeur, pour voir dire qu'ils seraient condamnés solidairement à lui rembourser le prix du charbon au cours du Havre, avec intérêts de droit à partir du sinistre ; et qu'eu égard aux conclusions d'appel de la Compagnie du Stokesley, qui ne conteste pas le principe de sa responsabilité civile, la question du débat est de savoir quelle est la loi applicable pour déterminer l'étendue de cette responsabilité : si c'est la loi française et notamment l'art. 216 C. com., ainsi que le soutient la Compagnie Transatlantique avec le jugement dont est appel, ou si, comme le prétendent les armateurs du *Stokesley*, c'est la loi du pavillon, c'est-à-dire, en l'espèce, la loi anglaise de l'art. 505 du Merchant Shipping Act, qui limite

Digitized by Google

la responsabilité civile de l'armateur à 8 livres sterling par tonneau de jauge, soit à 7,491 liv. sterl. 5 sch. 7 p. à répartir entre toutes les parties lésées ;

Attendu, sur le litige, que le fondement de l'action intentée par la Compagnie Transatlantique repose sur un quasi-délit commis dans les eaux françaises, lequel oblige tout à la fois l'auteur du quasi-délit et les personnes civilement responsables à en réparer les conséquences, quelle que soit leur nationalité conformément, aux dispositions de la loi française ;

Attendu, en effet, qu'aux termes de l'art. 3 C. civ., les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire français ; qu'il faut entendre par les lois de police et de sûreté toutes celles qui ont pour objet la sûreté des personnes et des biens, qu'elles soient prohibitives ou impératives, que leurs dispositions soient ou non assorties d'une sanction pénale ; qu'il ne paraît pas douteux que la législation même civile sur les abordages concerne la sûreté des personnes et des biens et qu'elle rentre, par suite, dans la catégorie des lois visées par l'art. 3 ; qu'en vain l'armateur, pour échapper à l'application de l'art 3, soutient qu'il n'était pas sur le territoire français au moment de la perpétration du quasi-délit, alors qu'il y était représenté tout à la fois par son préposé ou mandataire et par le navire abordeur dont il est le propriétaire ; qu'on ne saurait, d'ailleurs, distinguer entre les conséquences directes de la faute, c'est-à-dire la réparation du dommage, et les conséquences indirectes, et notamment la responsabilité civile de l'armateur qui, les unes et les autres, sont bien les suites du quasi-délit et qu'on ne peut juridiquement concevoir que les conséquences d'un fait unique et la réparation d'un seul et même dommage puissent être appréciées par des lois et par des règles différentes ;

Attendu que, pour combattre cette solution, il est soutenu par les appelants qu'ils n'étaient tenus de réparer les conséquences dommageables de la faute du capitaine qu'en vertu du contrat de mandat ou de préposition intervenu entre le capitaine et l'armateur et que, par suite, c'est la législation du pays où ce contrat a été passé, c'est-à-dire, en l'espèce, la législation anglaise, qui peut seule être appliquée, d'autant mieux que c'est la seule qui soit compatible avec les besoins de la pratique et les intérêts bien entendus du commerce maritime ;

Mais attendu que, s'il est vrai que le contrat de mandat ou

Digitized by Google

de préposition est seul applicable dans les rapports du capitaine et de l'armateur, il ne saurait en être de même à l'égard des tiers qui n'y ont pas été parties et pour lesquels ce contrat est *res inter alios acta* ; qu'il est certain que le fait générateur de l'action intentée contre l'armateur ne s'est pas produit en vertu du mandat conféré à l'auteur du dommage et dont l'interprétation reste dès lors en dehors du litige, et qu'il s'agit uniquement d'apprécier à l'égard du capitaine, comme à l'égard de l'armateur, les suites d'un quasi-délit commis dans les eaux françaises, qui ne peuvent être régies que par les dispositions de l'art. 3 C. civ., à l'exclusion de la loi du pavillon qui serait peut-être plus conforme aux intérêts du commerce maritime, mais qui, tant qu'elle n'a pas été érigée à l'état de loi positive, ne peut être appliquée par les tribunaux français ; qu'il est si vrai, d'ailleurs, que la responsabilité civile du propriétaire d'un navire ne repose pas sur le contrat de mandat ou de préposition passé avec le capitaine, qu'il a été souverainement décidé, dans bien des cas, et en l'absence de tout contrat, que le propriétaire d'un navire est civilement responsable des fautes du capitaine, notamment lorsque, le capitaine et le second étant décédés en cours de voyage, le capitaine est choisi par le consul, ou même lorsque le navire a été loué, sans être équipé, à celui qui en devient l'armateur et qui avait choisi le capitaine, et qu'en définitive le législateur, en matière maritime, a adopté, en ce qui concerne la responsabilité civile du propriétaire du navire, un principe qui n'est pas une application pure et simple de l'art. 1384 C. civ. et qu'il a entendu faire résulter cette responsabilité à l'égard des tiers de sa qualité de propriétaire du navire et parce que, ainsi que le proclament divers articles du Code de commerce et notamment l'article 407, c'est le navire, personnifié par son propriétaire, qui est responsable ; et qu'il était d'ailleurs équitable que le propriétaire qui profite de la bonne direction donnée à son navire, supporte les conséquences des fautes commises par le capitaine à l'exclusion des tiers lésés qui, eux, n'ont pu en tirer aucun profit ;

Attendu qu'il suit de ce qui précède que la loi applicable pour déterminer l'étendue de la responsabilité civile de la Compagnie Stokesley est la loi française et non la loi du pavillon, et que cette loi est écrite dans l'art. 216 C. com., aux termes duquel le propriétaire d'un navire est responsable des fautes du capitaine dans les limites déterminées par le

Digitized by Google

deuxième paragraphe de cette disposition, c'est-à-dire jusqu'à due concurrence de la valeur totale de son navire et du fret dont il a toujours la faculté de faire l'abandon ;

Sur l'appel du capitaine Touzel :

Attendu que le capitaine du *Stokesley* soutient à l'appui de son appel : 1° que la Compagnie Transatlantique ne justifie pas de ses droits de propriété à la cargaison sinistrée ; 2° qu'il ne doit, dans tous les cas, que la valeur du charbon perdu, sans addition d'aucun élément de profit, le combustible étant destiné à la consommation personnelle de la Compagnie ; qu'enfin les intérêts prévus par l'art. 1153 C. civ. ne peuvent être dus que du jour de la sommation et non du jour du sinistre, ainsi que l'a mal à propos décidé le premier juge ;

Attendu, sur le premier point, qu'il est justifié par la production d'une charte-partie et d'un connaissement du 20 octobre 1900, que la Compagnie Transatlantique avait affrété le vapeur *Shagbrook* pour le transport de ses charbons au Havre et que le capitaine du vapeur affrété a reconnu avoir chargé pour la Compagnie Transatlantique les 1.553 tonnes perdues dans l'abordage ; que le connaissement dont la Compagnie Transatlantique est porteur comporte à lui seul une présomption de propriété en sa faveur qui ne pourrait être détruite que par une preuve contraire qui n'est ni faite, ni tentée ; qu'il y a donc lieu d'écarter le premier grief du capitaine ;

Attendu, sur le deuxième chef, que la Compagnie doit être indemnisée de la valeur du charbon dont elle a été privée, et que cette valeur comprend non seulement le prix de revient du charbon, mais encore sa valeur vénale telle qu'elle est établie par le cours de la marchandise sous la déduction, bien entendu, des droits de douane, frais de manutention et autres, et que c'est sur ces bases que les premiers juges ont à bon droit renvoyé les parties à compter devant arbitre ;

Attendu, sur le troisième grief, que les critiques dirigées contre l'application de l'art. 1153 C. civ. sont sans portée dans la cause où il s'agit d'intérêts compensatoires alloués à titre de dommages-intérêts et non d'intérêts moratoires prévus par l'art. 1153 ; qu'il appartient au juge de faire courir le point de départ de ces intérêts dans la mesure la mieux appropriée à la réparation du préjudice causé et à la quotité des dommages légitimement dus ; qu'il apparaît des documents

Digitized by Google

produits que c'est le 7 décembre 1900 que la Compagnie Transatlantique a payé à la mine anglaise les 1.553 tonnes de charbon sinistrées, et que, par suite, c'est à partir de cette date seulement, et non du jour de l'abordage, ainsi que l'ont décidé les premiers juges, que les intérêts sont légitimement dus ;

Attendu que les appelants qui succombent doivent supporter les dépens ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges non contraires,

Statuant sur l'appel de la Stokesley et sur celui du capitaine Touzel :

Met les dites appellations à néant et confirme le jugement attaqué dans toutes ses dispositions, sauf en ce qui concerne le point de départ des intérêts alloués à titre de dommages-intérêts, qui prendront cours à partir du 7 décembre 1900 et non du 25 octobre précédent ; et, sous cette unique modification, dit que le jugement attaqué sortira son plein et entier effet ;

Condamne la Compagnie Stokesley et le capitaine du vapeur *Stokesley* aux dépens ;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 28 janvier 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Berchon, 1er prés. ; M. Réguis, av. gén. ; plaid. : Mes Govare, (du barreau de Paris), De Grandmaison (du barreau du Havre) et O. Marais, avocats.

Observations. — I. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre, confirmé par le présent arrêt, du 27 mai 1902, ce Rec., XVII, p. 740 et la note.

Voici le texte de la consultation délivrée par M. Ch. Lyon-Caen et produite par les appelants :

« Il est facile d'apercevoir que la question à résoudre est une question de conflit de lois. Il s'agit, en effet, de déterminer s'il y a lieu d'appliquer, dans l'espèce, la loi anglaise qui est la loi du navire dont les propriétaires sont responsables ou la loi française qui est la loi du tribunal saisi (*lex fori*) et, en même temps, celle du lieu où s'est produit l'abordage.

« La question n'est tranchée expressément par aucune disposition formelle de nos lois. Aussi est-on dans la nécessité, pour la résoudre, de se référer aux principes généraux qui

Digitized by Google

régissent les conflits de lois, et ces principes généraux ne sont eux-mêmes consacrés d'une façon complète dans aucun de nos Codes français.

« On pourrait être tenté de décider que la loi française est applicable à l'exclusion de la loi anglaise, en se fondant soit sur ce que la loi française est la loi du tribunal saisi du procès, soit sur ce que la loi française est la loi du lieu (les eaux françaises) où s'est produit l'abordage à l'occasion duquel le procès est intenté.

« En réalité, l'application de la loi française ne peut se justifier par aucune de ces deux raisons ; la loi anglaise est seule applicable à l'espèce comme loi du pavillon du navire le *Stokesley* dont le capitaine a commis la faute, cause de la responsabilité des propriétaires de ce bâtiment.

« D'abord l'application de la loi française ne peut être justifiée par le fait que le tribunal saisi du procès est un tribunal français. Aucun principe de droit ne saurait être invoqué en ce sens. Il est sans doute plus commode pour un tribunal d'appliquer sa loi nationale qu'une loi étrangère ; mais il n'en est pas moins certain qu'en bien des cas nos tribunaux doivent appliquer la loi d'un autre pays : c'est ce qui arrive notamment quand ils ont à se prononcer sur la validité et les effets d'un contrat conclu dans un pays étranger.

« Du reste, l'application de la loi du tribunal saisi à la détermination de l'étendue de la responsabilité d'un propriétaire de navire à raison de fautes du capitaine, aurait des inconvénients pratiques dont la gravité est facile à apercevoir. Avec cette solution, le propriétaire d'un navire ne pourrait pas savoir par avance quelle sera l'étendue de la responsabilité qu'il pourra encourir. Il serait tenu d'une responsabilité plus ou moins étendue selon le pays dans lequel il serait actionné. Or ce pays ne peut être connu par avance au moment où le navire est armé et où le capitaine est choisi. En cas d'abordage, les inconvénients de cette solution sont particulièrement graves ; les personnes lésées ayant souvent le choix entre les tribunaux de plusieurs pays, préféreraient le tribunal d'un pays à celui d'un autre à raison de ce que, d'après la loi du premier, l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires est plus grande. C'est ainsi, du reste, qu'il semble que la Compagnie Générale Transatlantique a porté son action devant le Tribunal de commerce du Havre plutôt que devant

Digitized by Google

les tribunaux anglais, parce que cette compagnie pense que le tribunal appliquera la loi française.

« Si la loi française, qui admet la faculté d'abandon, n'est pas applicable comme loi du tribunal saisi du procès (*lex fori*), ne l'est-elle pas du moins comme loi du pays où s'est produit l'abordage à raison duquel la Compagnie Transatlantique actionne les propriétaires du *Stokesley* ?

« Des arguments spécieux peuvent être donnés en ce sens, mais ils ne résistent pas devant un examen attentif. Il importe d'indiquer ces arguments et d'en montrer le vice.

« L'abordage entre le *Stokesley* et le *Shagbrook* a été, comme on l'a indiqué plus haut, causé par la faute du capitaine du premier de ces bâtiments.

« Cette faute constitue un quasi-délit (art. 1382 et 1383 C. civ.). Or les effets d'un quasi-délit sont, d'après l'opinion générale, déterminés par la loi du pays où le fait constitutif de ce quasi-délit a été commis. Ici, le pays où l'abordage a eu lieu étant la France, la loi française serait applicable.

« Le principe ainsi évoqué est exact, mais, par suite d'une confusion, on en fait une fausse application. On s'aperçoit, en réfléchissant, qu'il ne s'agit pas de déterminer les effets directs de la faute du capitaine, c'est-à-dire les effets de cette faute à l'égard du capitaine même qui l'a commise, mais de déterminer d'après quelle loi doit être fixée l'étendue de la responsabilité des propriétaires d'un navire à raison de la faute (ou quasi-délit) du capitaine.

« C'est là une question qui se lie au contrat de mandat par lequel le capitaine a été préposé à la direction du navire.

« La seule loi applicable pour fixer l'étendue de la responsabilité du propriétaire d'un navire, à raison de fautes du capitaine, est la loi sous l'empire de laquelle le capitaine a été choisi, a été préposé à la direction du bâtiment, c'est-à-dire la loi du pavillon du navire. Cette loi est, dans l'espèce, la loi anglaise.

« Cette solution est à la fois logique et conforme aux intérêts supérieurs de la navigation maritime dont les tribunaux peuvent et doivent surtout tenir le plus grand compte, quand aucune disposition légale ne les lie et ne les contraint à adopter une décision contraire à ces intérêts.

« C'est la loi du pavillon d'un navire qui sert à déterminer les pouvoirs du capitaine. N'est-il pas naturel que ce soit cette même loi qui soit compétente aussi pour déterminer les

Digitized by Google

conséquences des actes ou des faits du capitaine au point de vue de la responsabilité du propriétaire du navire et de l'étendue de celle-ci ?

« Cette solution a un précieux avantage qui, au point de vue pratique, en doit recommander tout spécialement l'adoption. Avec cette solution, le propriétaire d'un navire sait, par avance, quelle pourra être l'étendue de sa responsabilité à raison des fautes de son capitaine ; celle-ci sera toujours déterminée par la loi du pavillon du navire, en quelque pays que le capitaine commette une faute et en quelque pays que soit le siège du tribunal saisi d'une action en responsabilité intentée contre le propriétaire. Ainsi l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires ne varie pas avec les hasards des voyages et avec le tribunal devant lequel les actions en responsabilité sont portées.

« Dans l'espèce, les inconvénients que présenterait l'application de la loi française, loi du pays de l'abordage, sautent aux yeux. La Haute Cour de justice de Londres (division de l'Amirauté) a admis que les propriétaires du *Stokesley* sont responsables à raison de 8 livres sterling par tonneau de jauge du navire, par application de la loi anglaise. Si le Tribunal de commerce du Havre écarte cette loi qui est la loi du pavillon du *Stokesley*, à l'égard de la Compagnie Générale Transatlantique, les propriétaires du *Stokesley* ne pourront pas invoquer la loi anglaise, mais, par application de la loi française, ils auront à abandonner leur navire, s'ils ne préfèrent indemniser la dite compagnie. Est-il juste que l'étendue de la responsabilité des propriétaires d'un navire à raison des fautes du capitaine soit différente à l'égard des diverses personnes lésées ? Pour quelles raisons la Compagnie Transatlantique serait-elle mieux traitée que les autres créanciers des propriétaires du *Stokesley* ? On ne l'aperçoit pas.

« L'application de la loi du pavillon pour déterminer l'étendue de la responsabilité du propriétaire du navire est incontestable quand cette responsabilité est invoquée à l'occasion d'un abordage ayant lieu en pleine mer. Car, dans ce cas, il ne peut être question d'appliquer la loi du lieu où cet accident s'est produit, par cela même que la pleine mer n'appartient à aucun Etat, et n'est régie, par suite, par la loi d'aucun pays. Mais on ne saurait adopter une solution différente quand la question de l'étendue de la responsabilité du propriétaire d'un navire s'élève à l'occasion d'un abordage

Digitized by Google

qui s'est produit dans les eaux d'un Etat. Les motifs qui justifient l'application de la loi du pavillon sont les mêmes, en quelque endroit que l'abordage se soit produit, et les inconvénients que présenterait l'exclusion de cette loi sont identiques, que les faits à propos desquels la responsabilité du propriétaire du navire se soient passés en pleine mer ou, comme dans l'espèce, dans les eaux d'un Etat. »

La consultation de M. Lyon-Caen reproduit un avis qu'il avait donné dans la *Revue critique* (1896, p. 481) à propos de l'arrêt de la Cour de cassation du 10 juillet 1895, qui avait cassé un arrêt de la Cour de Rouen, en date du 22 juin 1893. Voyez ces décisions, ce Rec., XI, p, 294. *Adde* Cassation, 24 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 501.

A la suite de l'arrêt de la Cour de cassation du 10 juillet 1895, la jurisprudence s'est rangée aux principes posés par la Cour suprême.

Nous ne craignons pas de penser, comme M. Lyon-Caen, que la Cour de cassation a commis une erreur en statuant en 1895 et 1897 comme elle l'a fait. Quand il s'agit d'apprécier la faute *personnelle* du capitaine, que la loi française, loi du lieu du délit, soit applicable, rien de plus naturel ; c'est l'application pure et simple de l'article 3 du Code civil, aux termes duquel les lois de police et de sûreté s'appliquent à tous ceux qui se trouvent sur le territoire. Mais quand il s'agit d'une question de responsabilité *civile* d'armateur, en sa qualité de mandant ou de préposant, la question est tout autre, et l'étendue de cette responsabilité civile ne doit être appréciée que par la loi du pays où est intervenue la préposition.

Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial*, t. VI, nos 1051-1052.

On arrive, du reste, avec le système de la Cour de cassation, à des difficultés inextricables, dont le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, en date du 21 décembre 1900, donne l'exemple. Voy. ce Rec., XVI, p. 807. Il s'agissait de savoir si un navire anglais se trouvait oui ou non dans la limite des eaux territoriales françaises. Il est souvent fort difficile, pour ne pas dire impossible, de préciser la position d'un navire surtout la nuit ; et pourtant, suivant qu'il sera en dehors ou en dedans de cette limite idéale, l'étendue de la responsabilité du propriétaire du navire sera différente. Ce résultat, au

Digitized by Google

point de vue équitable et juridique, est également inadmissible.

La solution contraire à l'arrêt ci-dessus rapporté avait été adoptée par l'Association Française du Droit maritime dans l'avant-projet de loi sur l'abordage qu'elle a préparé. Voyez ce Rec., XIII, p. 735.

Nous espérons que la Cour de cassation, mieux éclairée aujourd'hui sur les conséquences des principes posés par son premier arrêt, reviendra à une appréciation plus saine, à notre avis, de cette difficulté juridique ; les conséquences bizarres et abusives auxquelles est arrivée la Cour de Rouen démontrent qu'il est temps de revenir à la théorie si justement soutenue par M. Lyon-Caen dans la *Revue critique* en 1896.

II. — Comp. Havre, 22 novembre 1892, ce Rec., VIII, p. 345 ; Caen, 31 juillet 1893, *ibid.*, IX, p. 471 ; Rouen, 26 octobre 1894, *ibid.*, X, p. 594 ; Aix, 23 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 524.

III-IV. — Voyez le jugement confirmé et les notes.

COUR D'APPEL DE CAEN

22 juillet 1902

Pilotage. Droits. Décret du 7 mars 1889. Déduction sur la jauge. Navires étrangers. Navires allemands. Traités. Demande à la douane. Mesurage. Certificat de jauge étranger. Application. Déclaration de jauge à la douane. Défaut de mesurage. Insuffisance. Taxe de pilotage. Calcul. Jauge nette officielle.

Les navires étrangers (allemands en l'espèce) admis, en vertu d'arrangements internationaux, à bénéfier, pour la perception des droits de pilotage, des déductions allouées sur la jauge par le décret du 7 mars 1889, ne peuvent en profiter qu'à la condition d'en avoir fait la demande à l'administration des douanes et d'avoir fait mesurer par cette administration la capacité des espaces à déduire, si elle n'est pas indiquée dans les certificats de jauge étrangers.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la taxe de pilotage se calcule sur la jauge nette officielle du navire.

Les déclarations de tonnage réduit faites à l'administra-

Digitized by Google

tion des douanes lors de la perception d'autres taxes, mais non suivies de vérification, ne sauraient remplacer ces conditions.

COMPAGNIE SUD-AMÉRICAINE-HAMBOURGEOISE C. PILOTES DE CHERBOURG.

Le Tribunal de commerce de Cherbourg avait rendu le jugement suivant :

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'un jugement de ce Tribunal, en date du 18 octobre 1901, a jugé que les droits de pilotage des navires de la Compagnie Sud-Américaine-Hambourgeoise seraient payés sur la jauge nette de ces navires, tant que la Compagnie n'aurait pas demandé à l'Administration des Douanes françaises à profiter des déductions allouées par le décret du 7 mars 1889 et que ces déductions ne pourraient lui être accordées qu'après mesurage des espaces à déduire, si la capacité de ces espaces n'est pas indiquée dans le certificat de jauge allemand ;

Attendu que les pilotes soutiennent que, pour les navires de la Compagnie Sud-Américaine-Hambourgeoise ayant fait escale à Cherbourg du 6 février au 25 octobre 1901, les défendeurs n'ont point produit les justifications nécessaires pour pouvoir profiter des déductions allouées par le décret du 7 mars 1889 et qu'ils ont perçu en moins, pour droits de pilotage de ces navires, une somme de 10.801 fr. 35, dont ils demandent le paiement ;

Attendu qu'il résulte d'un certificat délivré par les courtiers maritimes et communiqué au Tribunal par l'agent de la Compagnie qu'à chacune des escales de paquebots des compagnies étrangères dont M. Lepont est l'agent à Cherbourg, les courtiers ont présenté à M. le Receveur principal des Douanes une demande d'admission de jauge conforme aux usages, sans produire les certificats de jauge ou actes de nationalité justificatifs de cette jauge, et que le premier titre de cette nature relatif au *Deutschland* (navire qui n'appartient pas à la Compagnie Hambourgeoise-Sud-Américaine) a été déposé spontanément par eux, le 21 septembre dernier ;

Que la Compagnie Sud-Américaine Hambourgeoise n'a donc point réclamé l'application du décret du 7 mars 1889 pour

Digitized by Google

ses navires ayant fait escale à Cherbourg du 6 février au 25 octobre 1901 ;

Que l'Administration des Douanes n'a pas eu à mesurer les espaces à déduire en vertu de ce décret, ni à rechercher si la capacité de ces espaces était indiquée dans les certificats de jauge allemands ;

Que, pour ces navires, les taxes de navigation doivent donc être calculées sur la jauge nette ;

Attendu, d'ailleurs, qu'il est impossible d'admettre que le tonnage indiqué sur les reçus délivrés par l'Administration des Douanes, pour des droits qui ne sont pas proportionnels au tonnage, soit le tonnage porté sur les certificats de jauge allemands, puisque ce tonnage n'est pas le même pour toutes les escales du même navire, alors que les certificats de jauge ne sont pas modifiés à chaque voyage de ce navire ;

Attendu que la Compagnie ne reconnaît pas qu'en calculant sur la jauge nette les droits de pilotage de ses navires ayant fait escale à Cherbourg du 6 février au 25 octobre 1901, la somme réclamée par les pilotes soit exacte comme chiffre, sans toutefois signaler aucune erreur ;

Mais attendu que les pilotes produisent à l'appui de leur réclamation un compte détaillé ;

Que les droits de pilotage, pour chacune des escales, sont calculés sur la jauge nette des navires, jauge communiquée par M. le Consul général de France à Hambourg, et sur le prix de pilotage à Cherbourg ;

Que ce compte doit être exact ;

Par ces motifs,

Condamne la compagnie Hambourgeoise-Sud-Américaine à payer aux pilotes, sauf répartition entre eux, la somme de 10.801 fr. 35 ;

La condamne aux dépens. »

Du 13 décembre 1901. — Présid. : M. Legrangé ; plaid. ; Mes Lucas et Delagarde, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« La Cour,

Adoptant les motifs des premiers juges ;

Attendu qu'il est inexact de soutenir que les pilotes de Cherbourg seraient liés par les déclarations de tonnage faites en douane par la compagnie Sud-Américaine-Hambour-

Digitized by Google

geoise, ces déclarations ayant été, d'après cette dernière, acceptées par l'Administration des Douanes ;

Qu'en effet les pilotes, ayant un droit personnel à la taxe de pilotage, ne peuvent se voir opposer des déclarations de tonnage faites en vue de taxes autres que celles qu'ils ont à percevoir ; qu'à leur respect, la Compagnie Sud-Américaine-Hambourgoise n'aurait pu se prévaloir de ces déclarations qu'autant qu'elle aurait justifié que l'Administration des Douanes avait admis ces déclarations après avoir procédé à un mesurage des capacités à déduire dans les conditions prescrites par le décret du 7 mars 1889 et la circulaire de l'Administration des Douanes du 3 novembre 1896, justification qu'elle n'a pas produite ;

Attendu qu'elle n'établit pas davantage l'existence des certificats de jauge réduite, la Cour ne pouvant tenir état des pièces produites à cet effet, ces pièces qui font mention de la jauge des navires ayant fait escale à Cherbourg n'ayant pas un caractère officiel et ne présentant pas, tout au moins, un caractère suffisant d'authenticité ;

Sur le montant des sommes dues aux pilotes :

Attendu qu'en l'absence d'un compte présenté et accepté, la Cour ne peut prononcer une condamnation portant sur une somme déterminée ; qu'il échet, par suite, de renvoyer les parties compter devant l'aîné des avoués de la cause ;

Par ces motifs,

Confirme le jugement dont est appel sur le principe de la réclamation des pilotes ; déclare non opposables aux pilotes les déclarations de jauge résultant de quittances délivrées par l'Administration des Douanes en vue de la perception de droits autres que ceux qui sont actuellement réclamés ;

Dit et juge que la Compagnie Sud-Américaine-Hambourgeoise n'a pas justifié de l'existence de certificats de jauge réduite ; renvoie les parties compter devant l'aîné des avoués de la cause. »

Du 22 juillet 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Aymé, prés. ; M. Guilmard, av. gén. ; Mes Bénard et Lucas (ce dernier du barreau de Cherbourg), avocats.

Observation. — Voici les motifs de droit du jugement du Tribunal de commerce de Cherbourg, rendu dans cette affaire, du 18 octobre 1901 :

« Attendu qu'en vertu d'arrangements internationaux, il a

Digitized by Google

été entendu que l'on appliquerait, pour le jaugeage des navires allemands venant en France, le mode de déduction employé pour le jaugeage des navires français, et que les taxes de navigation seraient perçues en conséquence; que, toutefois, les navires allemands pourraient être dispensés du jaugeage lorsqu'ils seraient munis de certificats de jauge délivrés par les autorités allemandes, conformément aux procédés de mesurage en vigueur en France;

« Attendu que le gouvernement allemand a adopté, le 1er mars 1895, la méthode de jaugeage suivie en France et qui, pour l'établissement de la jauge nette, comporte les mêmes déductions qu'en France, sauf celles allouées par le décret du 7 mars 1889 ;

« Attendu qu'en France les règles à suivre pour le jaugeage des navires ont été fixées par un décret du 24 mars 1873 ; que, si ce décret a imparti aux propriétaires des navires déjà construits, des délais pour procéder au jaugeage d'après la nouvelle méthode, il n'en a pas été de même des décrets postérieurs qui ont modifié sur certains points le calcul du tonnage ; que le décret du 7 mars 1889 ne fixe point de délai pour son exécution et laisse ainsi aux propriétaires de navires déjà construits le soin d'en requérir ou de ne pas en requérir l'application et que, pour ces navires, les taxes de navigation sont réglées d'après la jauge inscrite sur l'acte de francisation, tant qu'une demande régulière de mesurage des espaces à déduire en vertu du décret du 7 mars 1889 n'a pas été déposée à l'Administration des Douanes;

« Qu'un navire allemand muni d'un certificat de jauge délivré par les autorités allemandes peut donc demander à profiter des déductions allouées par le décret du 7 mars 1889, mais que cette déduction ne peut lui être accordée qu'après mesurage, par l'Administration des Douanes, des espaces à déduire, si la capacité de ces espaces n'est pas indiquée dans le certificat de jauge allemand. »

Voyez la circulaire de la direction générale des douanes sur le jaugeage des bâtiments allemands, ce Rec., XII, p. 783. Comp. Havre, 4 avril 1896, *ibid.*, XII, p. 182 ; Cassation, 12 juillet 1898, *ibid.*, XIV, p. 21.

Voyez Cherbourg, 19 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. III et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'AIX

11 décembre 1902

Navire. Copropriétaires. Société de commerce. Armateur-gérant. Dettes. Copropriétaires. Solidarité. Armateur-gérant. Fausse indication de seul propriétaire. Créanciers. Effet nul. Société. Responsabilité.

Navire : « Alejandria ».

Il y a société de commerce entre les copropriétaires d'un navire, et, par suite, ils sont solidairement responsables des dettes contractées par l'armateur à qui ils en ont confié la gestion.

Il importe peu que ce dernier se soit indiqué et fait indiquer aux tiers par la voie de la presse ou autrement et même aux créanciers avec qui il a contracté comme seul propriétaire à la place de l'ancienne société ; cette indication inexacte ne produit aucun effet pour la société qui est pleinement engagée.

COMPAGNIE BARCELONAISE DE NAVIGATION C. F. GIRAUD ET FILS.

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que le jugement entrepris a exactement dégagé les raisons de fait et de droit qui devaient amener le Tribunal à déclarer que, pour la procédure antérieure au 15 mai 1902, la responsabilité de la Compagnie appelante avait été engagée par les actes de Capdevila ;

Que les pièces qui n'avaient pu être produites en première instance et qui l'ont été devant la Cour ne modifiant pas cette situation telle qu'elle a été précisée par la décision attaquée ;

Que, pas plus que ses conclusions principales, les fins subsidiaires de la Compagnie appelante tendant à un renvoi devant un arbitre-rapporteur, en vue de déterminer la situation du compte-courant qui aurait existé entre Capdevila et les intimés, ne sauraient être accueillies par la Cour ; qu'à cet égard, il résulte manifestement des circonstances et documents

Digitized by Google

de la cause que les rapports ou échanges de comptes et d'états ayant existé entre Capdevila, d'une part, et Giraud et fils, d'autre part, n'avaient pas les caractères d'un compte-courant et ne pouvaient dès lors en produire les effets ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges,

Déboutant la Compagnie Barcelonaise de navigation de toutes ses fins et conclusions, confirme la décision entreprise, pour être exécutée selon sa forme et teneur ;

Condamne la dite Compagnie à l'amende et aux dépens. »

Du 11 décembre 1902. — 1re ch. — Prés.: M. Giraud, 1er prés.; M. Arrighi, av. gén.; plaid.: Mes Autran et Aicard, (du barreau de Marseille), avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille confirmé par le présent arrêt, du 1er août 1902, ce Rec., XVIII, p. 83 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

8 janvier 1903

Consignataire de navires. Avances. Commissionnaire. — Tribunal du domicile du commissionnaire. Action en remboursement des avances. Compétence.

Navire : « Karin ».

I. — Est un véritable commissionnaire et non pas un simple représentant celui qui fait des avances comme consignataire de navires.

II. — Le commissionnaire a le droit d'actionner sa maison devant son propre domicile pour le remboursement de ses avances.

Société Navale de l'Ouest c. Corbella.

Arrêt

« La Cour,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,

Confirme. »

Du 8 janvier 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Giraud, 1er prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Drujon et Cabassol, avocats.

Digitized by Google

Observations. — I-II. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille confirmé par le présent arrêt, du 27 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 80 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

28 janvier 1903

Avaries communes. Navire. Incendie à bord. Avaries provenant de l'eau projetée pour éteindre l'incendie. Marchandises atteintes par le feu. Art. 400 C. com. Admission en avaries communes. Usages. Application de l'article 400. — Avaries communes. Art. 400 C. com. Dépense. Opportunité. Délibération exigée. Péril imminent. Sauvetage. Délibération non exigée. — Avaries communes. Cargaison. Partie chargée aux conditions des Règles d'York et d'Anvers. Partie aux conditions du port de reste français. Règlement d'avaries. Indivisibilité. Loi du port de destination. Loi française. Application.

Navire : « Attila ».

I. — L'article 400, dernier paragraphe, du Code de commerce impose l'admission en avaries communes des avaries causées par l'eau projetée pour éteindre l'incendie ayant éclaté à bord d'un navire, même aux marchandises déjà atteintes par le feu ; l'usage conforme admis dans tous les ports de France n'est que l'application du Code de commerce.

II. — La délibération prévue par l'article 400 du Code de commerce n'est exigée, pour qu'il y ait avarie commune, que lorsqu'il s'agit d'apprécier l'opportunité d'une dépense ; mais elle est inutile pour justifier un acte de sauvetage accompli en présence d'un péril imminent, notamment l'extinction d'un incendie.

III. — Un règlement d'avaries est indivisible. Lors donc qu'une partie de la cargaison a été chargée aux conditions des Règles d'York et d'Anvers, et une autre partie aux conditions de la loi du port français de reste, il doit être procédé au règlement des avaries pour l'ensemble de la cargaison conformément aux dispositions de la loi française, qui est la loi du port de destination.

Cap. Lettis c. Zafiropulo, Zarifi et autres.

Digitized by Google

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que, le 22 septembre 1901, vers 8 heures du soir, le feu a éclaté dans la cale n° 4 du vapeur *Attila*, capitaine Lettis, en route de Braïla à Marseille et à ce moment en vue de Messine ;

Qu'il résulte du rapport du capitaine qu'un fort vent soufflait et que, le danger devenant pressant, il fut décidé, pour le salut commun du chargement et du vapeur, d'aller à Messine, port le plus proche, demander asile et assistance, que pendant le trajet deux pompes furent employées à jeter de l'eau dans la cale et que, vers 11 heures, grâce au zèle de l'équipage, on parvint à se rendre maître du feu ;

Considérant que, la cale n° 4, renfermant des balles de cocons appartenant aux sieurs Zafiropulo et Zarifi et Chabrières, Morel et Cie et les marchandises ayant été gravement détériorées tout à la fois par l'incendie et par l'eau, il a dû être procédé entre les parties intéressées à un règlement d'avaries au cours duquel s'est élevée la question de savoir si les dommages reconnus provenir de l'eau devaient être classés comme avaries communes ou comme avaries particulières ; que le Tribunal de commerce a été saisi de la difficulté et a décidé que l'avarie de la *mouille* avait le caractère d'une avarie commune, en vertu d'une pratique en quelque sorte immémoriale, ayant le caractère d'un usage et la force obligatoire d'une loi, tout en souhaitant l'avénement à bref délai d'une réglementation contraire, en accord avec les principes adoptés par les marines voisines et formulés dans les Règles d'York et d'Anvers ;

Considérant que cette décision doit être confirmée, mais par d'autres motifs que ceux exprimés par les premiers juges ;

Qu'il résulte en effet des documents soumis à la Cour que, dans tous les ports de France, les dommages causés par le feu sont traités comme avaries particulières, mais ceux qui résultent des mesures prises pour éteindre l'incendie dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison sont des avaries communes ;

Que cette façon de procéder repose, non sur un usage, mais sur les dispositions de notre Code de commerce, art. 400, dernier paragraphe, qui classe sous le titre d'avaries communes « les dommages soufferts volontairement et les dé-
« penses faites après délibération motivée pour le bien et le

« salut commun du navire et des marchandises, depuis leur « chargement et départ jusques à leur retour et déchargement » ;

Que dans l'espèce se rencontrent toutes les conditions qui caractérisent ces sortes d'avaries, car on ne saurait contester que, le 22 septembre 1901, l'*Attila* ait couru un danger d'incendie de nature à entraîner la perte non seulement des cocons enfermés dans la cale n° 4, mais encore du navire tout entier et de sa cargaison, comme en témoigne la résolution prise par le capitaine de se rendre à toute vapeur à Messine pour y trouver des secours ; que ce danger a été conjuré par l'inondation de la cale incendiée, qui a été un sacrifice volontaire fait au salut commun de la marchandise qui y était reposée ;

Que la jurisprudence est unanime à proclamer qu'il n'y a pas lieu de délibérer en présence d'un péril imminent, qui commande d'agir promptement, au lieu d'ouvrir un débat sur les mesures dont la nécessité ne peut être contestée par personne, que la formalité de la délibération n'est pas de rigueur en pareil cas et que le texte de l'article 400 ne paraît d'ailleurs l'exiger que lorsqu'il s'agit d'apprécier l'opportunité d'une dépense à faire et non d'un acte de sauvetage à accomplir ;

Que la pratique sur laquelle les premiers juges ont fondé leur décision n'est donc que l'application de l'article 400 de notre Code de commerce et qu'il importe peu d'ailleurs que les Règles d'York et d'Anvers, après avoir établi le classement des avaries communes sur les mêmes bases que le droit français en auraient exclu le dommage causé par l'eau aux marchandises dans le cas d'incendie et que cette solution soit plus ou moins conforme à l'équité, puisque la loi française en a disposé autrement ;

Considérant que le vapeur *Attila* transportait une cargaison dont une partie avait été chargée aux conditions des Règles d'York et d'Anvers et une autre partie était soumise à la loi du port de reste, soit la loi française ;

Que, le règlement d'avaries étant de nature indivisible, il doit y être procédé conformément aux dispositions de la loi française qui est la loi du port de destination ;

Qu'il a été pris dans ce sens au nom des sieurs Zafiropulo et Zarifi, ainsi que des sieurs Chabrières, Morel et Cie, des

Digitized by Google

conclusions au sujet desquelles les autres parties intéressées ont déclaré s'en rapporter à justice ;

Par ces motifs et ceux non contraires des premiers juges ;

Confirme purement et simplement le jugement dont est appel et dit qu'il sortira son plein et entier effet ;

Le complète en ordonnant que le règlement d'avaries communes de l'*Attila* dans son ensemble aura lieu conformément aux dispositions de la loi française ;

Condamne les appelants à l'amende et aux dépens. »

Du 28 janvier 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Mallet, prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Estrangin, Autran (du barreau de Marseille) et Drujon, avocats.

Observations. — I. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille, confirmé par le présent arrêt, du 10 juin 1902, ce Rec., XVII, p. 763 et la note.

L'admission en avaries communes des avaries causées par l'eau projetée pour éteindre l'incendie, aux marchandises déjà atteintes par le feu, paraît bien conforme à la définition donnée par l'article 400 du Code de commerce. N'y a-t-il pas là en effet un « dommage souffert volontairement pour le bien et salut commun du navire et des marchandises » ? On objecte que les marchandises atteintes par le feu sont irrémédiablement perdues, et que leur sacrifice n'est pas volontaire. Mais, outre que cette affirmation est souvent inexacte, par exemple lorsque des colis sont tellement resserrés que la flamme ne peut, faute d'air, que les lécher extérieurement, ne pourrait-on pas dire à ce compte que les marchandises voisines ont échappé aussi à une destruction certaine ? Où faudrait-il s'arrêter dans cette voie ? D'ailleurs le dommage causé par l'eau sera plus ou moins considérable suivant que la marchandise, étant isolée ou placée dans un endroit dangereux, aura été plus ou moins inondée.

Le système admis par la règle III d'York et d'Anvers évite peut-être des difficultés d'appréciation, puisque toute marchandise touchée par le feu est considérée comme totalement incendiée ; mais il paraît moins rationnel que le système admis en France.

II. — Voyez conf. Dunkerque, 9 avril 1888, ce Rec., IV, p. 26. D'après la Cour de cassation, la délibération de l'équipage n'est pas une condition essentielle de l'avarie commune, mais plutôt un mode de preuve du danger couru. Voyez

Digitized by Google

Cassation, 12 juin 1894, *ibid.*, X, p. 147 ; 16 mars 1896, *ibid.*, XI, p. 698 ; Orléans, 2 février 1895, *ibid.*, XI, p. 41 et les notes sous ces décisions ; *Tables générales*, v° *Avaries communes*, n° 113 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, n° 892. En sens inverse, la délibération de l'équipage ne donne pas nécessairement à une dépense le caractère d'avarie commune. Voyez Marseille, 5 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 149 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 893.

III. — Pour l'application de la loi du port de reste, en cas de conflit de lois relatif au règlement d'avaries, voyez Bordeaux, 27 mai 1885, ce Rec., I. p. 594 ; Havre, 4 juin 1890, *ibid*, VI, p. 166 et les notes ; Tribunal supérieur hanséatique, 11 mars 1901, *ibid.*, XVI, p. 823. Comp. Cassation, 24 juin 1884, *ibid.*, I, p. 344 et la note ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. VI, n° 983.

COUR D'APPEL D'AIX

12 février 1903

Assistance maritime. Navire désemparé. Présence d'un matelot à bord. Epave. Sauvetage. Ordonnance de 1681. Rémunération. Tiers de la valeur. Inapplication. Indemnité de remorquage. Armateur du navire assisté. Matelot. Service rendu. Droit à rémunération.

Navire : « Tourny ».

La présence à bord d'un matelot empêche de considérer le navire désemparé, en perdition, abandonné même de son équipage, comme une épave donnant droit au sauveteur, d'après l'ordonnance de 1681, au tiers de la valeur du navire. Le remorquage effectué dans ces conditions n'est qu'une assistance maritime dont la rémunération est bien inférieure.

Par suite, le matelot, en restant ainsi à bord, a rendu à son armateur un service qui mérite rémunération.

Dor c. Denis.

Arrêt

« La Cour,

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges,

Digitized by Google

Déboute le sieur Denis de son appel incident, dit que les dépens de ce chef resteront à sa charge ;

Confirme le jugement entrepris, pour être exécuté selon sa forme et teneur ; condamne l'appelant aux dépens. »

Du 12 février 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Mallet, prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Jourdan, (du barreau de Marseille) et Rigaud, avocats.

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille confirmé par le présent arrêt, du 10 juin 1902, ce Rec., XVII, p. 762 et la note.

CONSEIL DE PRÉFECTURE DE LA SEINE-INFÉRIEURE

16 janvier 1903

Port. Embouchure d'un fleuve. Appontement. Administration des Ponts et Chaussées. Construction. Demande faite par une société. Subvention. Convention. Appontement. Propriété de l'État. Entretien. Usage. Conditions des concessions dans le port. Intérêt public. Navires. Amarrage. Bornes insuffisantes. Faute. Rupture. Navire. Chavirement. Etat. Responsabilité.

Navires : « Europe » et « Asie ».

L'administration des Ponts et Chaussées, qui, en vue d'un intérêt public, construit un appontement dans un port situé à l'embouchure d'un fleuve, est en faute d'y installer des bornes insuffisantes pour les navires qui doivent y être amarrés.

En conséquence, l'Etat est responsable du chavirement d'un navire survenu par suite de la rupture d'une de ces bornes.

La construction de l'appontement ne saurait être considérée comme faite dans un intérêt privé sous le prétexte qu'elle a eu lieu sur la demande d'une société qui a fourni à l'Etat une subvention, alors qu'il a été convenu, d'une part, que l'appontement serait la propriété de l'État, qui serait seul chargé de son entretien et, d'autre part, que la société ne serait autorisée à l'utiliser qu'aux conditions générales des places concédées dans le port.

Digitized by Google

Société des Ateliers et Chantiers de Normandie c. Administration des Ponts et Chaussées.

Arrêté

« Le Conseil de Préfecture de la Seine-Inférieure,

Sur les fins de non recevoir opposées par l'Administration des Ponts et Chaussées :

A. — *Parce qu'il ne s'agirait pas, en l'espèce, d'un travail ayant véritablement le caractère d'utilité publique :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'appontement, au long duquel s'est produit l'accident, a été construit par les soins de l'Administration ; que, si, ce qui n'est pas contesté, cette construction n'a eu lieu qu'à la demande de la Société des Chantiers de Normandie, l'Etat ne saurait soutenir qu'il n'a fait ces travaux que dans l'intérêt seul de la dite Société et pour son usage exclusif ; qu'il n'appartient pas, en effet, à l'Etat de faire les frais de travaux d'intérêt uniquement privé ; que, si la Société des Chantiers de Normandie a consenti à contribuer aux dépenses d'installations, il a été bien convenu que sa subvention consisterait en une somme d'argent une fois donnée et destinée seulement à hâter le travail ;

Considérant qu'il a été également bien convenu, et que cela résulte expressément des termes de l'engagement susvisé du 18 juillet 1895, que l'appontement à construire appartiendrait entièrement à l'Etat qui serait seul chargé de pourvoir à son entretien ;

Considérant qu'il résulte également du dit engagement que la Société des Chantiers de Normandie ne serait autorisée à utiliser la place au droit de l'appontement en question, tant pour l'armement des navires en construction que pour le déchargement des navires apportant des matériaux, qu'aux conditions et réserves générales des places concédées dans le port de Rouen, les dites conditions et réserves énumérées dans l'engagement dont s'agit, la dite société restant soumise en outre à toutes les clauses des règlements du port de Rouen, notamment en ce qui concerne la durée du stationnement à quai des navires en cours de déchargement ou de chargement ; qu'ainsi, il est bien établi que l'appontement n'était pas destiné uniquement à l'usage des Chantiers de Normandie et faisait bien réellement partie des ouvrages compris

Digitized by Google

dans le port de Rouen et destinés à un service général et public ;

Considérant que, dans ces conditions, l'Etat soutient à tort qu'il ne s'agit, en l'espèce, que d'un travail constituant, de sa part, un simple concours gracieux n'entraînant pour lui aucune obligation ni responsabilité ;

B. — *Parce que les canons d'amarrage seraient conformes au modèle demandé par la Société requérante* :

Considérant que l'Administration ne saurait soutenir qu'en demandant l'établissement de quelques bornes d'amarrage comme il en existe dans le port de Rouen, la Société des Chantiers de Normandie s'est enlevé par avance tout droit de réclamation, les canons établis pour son usage étant de tous points semblables à ceux existant en d'autres endroits du port de Rouen ;

Qu'en effet, en réclamant, dans ces termes, l'installation de canons d'amarrage, la Société entendait évidemment un mode quelconque d'amarrage par canons. établi dans des conditions de solidité suffisante et non pas tels ou tels canons d'un modèle déterminé ;

Considérant que l'Administration des Ponts et Chaussées ne pouvait pas ignorer que les canons d'amarrage qu'elle se chargeait de fournir étaient destinés à servir de point d'attache à des navires de fort tonnage ; qu'en conséquence elle devait prendre toutes ses précautions pour établir des engins d'une résistance suffisante offrant toute sécurité à de grands navires et que, si elle a commis une négligence de ce chef, soit dans le choix des engins, soit dans leur établissement, soit dans leur entretien, elle doit être déclarée responsable, en principe, des accidents qui ont pu se produire ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que, s'il était prouvé, d'une part, que la cause déterminante du chavirement et des avaries qui s'en sont suivies, a été la rupture des canons d'amarrage, d'autre part, que ces canons étaient insuffisants, établis dans des conditions défectueuses, ou mal entretenus, il y aurait faute de la part de l'Etat ;

Mais considérant qu'en présence des allégations contradictoires des parties, le Conseil n'a pas actuellement des éléments d'appréciation suffisants pour statuer en connaissance de cause, tant sur les conditions dans lesquelles les accidents se sont produits que sur les conséquences matérielles de ces accidents ; qu'il y a donc lieu, avant faire droit, de recourir à

Digitized by Google

une expertise ; qu'au surplus, cette expertise est demandée par l'une des parties et acceptée subsidiairement par l'autre ;

Par ces motifs,

Arrête :

Art. 1er. — Une expertise contradictoire est ordonnée ; il y sera procédé en présence des parties ou elles dûment averties conformément à l'art. 19 de la loi du 22 juillet 1889... »

Du 4 juillet 1899. — Prés. : M. Papin, vice-prés. ; M. Goll, rapp. ; M. Foucault, comm. du gouv. ; plaid. : Me Delarue, (du barreau de Paris), avocat.

Arrêté

« Le Conseil de Préfecture de la Seine-Inférieure,

Sur les nouvelles fins de non recevoir opposées par l'Administration :

Considérant que, par son arrêté susvisé, et en se tenant sur les termes mêmes de l'engagement intervenu entre la Société des Ateliers et Chantiers de Normandie et l'État, et sur la correspondance échangée à ce sujet, le Conseil a formellement reconnu ;

1° Que l'appontement au droit duquel s'est produit l'accident appartient à l'État, qui l'avait construit et était seul chargé de son entretien ;

2° Que la Société demanderesse était autorisée à se servir de cet appontement et de ses dépendances, aussi bien pour l'armement de ses navires en construction que pour le déchargement des navires apportant des matériaux, sous les réserves formulées au dit engagement ; que, par suite, le Conseil a admis le principe de la responsabilité de l'État, s'il était démontré par l'expertise que l'accident était dû à une faute ou à une négligence de celui-ci ;

Considérant que l'État n'a pas fait appel de cette décision, qu'elle est aujourd'hui passée en force de chose jugée, et que le Conseil ne peut pas laisser se rouvrir la discussion sur l'interprétation de l'engagement survenu entre l'État et la Société des Ateliers et Chantiers de Normandie ; qu'il y a donc lieu de rejeter purement et simplement les nouvelles conclusions de l'État sur la question de principe ;

Sur les résultats de l'expertise :

1° En ce qui concerne les causes de l'accident :

Considérant que MM. Guary et Bricard, experts susdésignés, ont répondu à toutes les questions qui leur étaient

Digitized by Google

posées par l'arrêté susvisé ; qu'après avoir exposé la succession des circonstances qui ont précédé le chavirement, ils ont, d'un commun accord, déclaré formellement que la cause première et déterminante du chavirement est due à la rupture de la borne n° 2, sous le premier coup de flot, et sous l'effort seul produit par le navire *Europe* poussé par le courant ; que le modèle de la borne n° 2 était insuffisant pour amarrer des navires de fort tonnage en Seine ; que le nombre des bornes installées auprès des appontements était insuffisant, ainsi que la profondeur d'eau ; que, d'autre part, la responsabilité de la Société, en ce qui concerne le manque de lestage et la position du navire, l'arrivée au flot, ne doit pas être retenue contre elle ; que rien, en effet, n'oblige à charger de lest les navires en construction, et que la stabilité du navire avait été vérifiée et jugée suffisante peu de jours avant l'accident ; que les deux experts susnommés sont donc d'avis que l'insuffisance des bornes, leur nombre trop restreint et le peu de profondeur d'eau sont les causes réelles du chavirement ;

Considérant, d'autre part, que l'expert de l'État s'est borné à rechercher la question de stabilité du navire ; qu'il résulte uniquement de son rapport que le chavirement aurait pu se produire même si l'amarre qui le retenait après la rupture de la borne n° 2 ne s'était pas rompue ; qu'il reconnaît au surplus que le chavirement était commencé avant la rupture de cette amarre ;

Considérant que, dans ces conditions, le Conseil ne peut qu'homologuer les conclusions de MM. Guary et Bricard ; qu'il y a eu faute de l'Administration des Ponts et Chaussées, chargée de la construction et de l'entretien du travail au droit duquel l'accident s'est produit ; que la dite Administration, et, par suite. l'Etat sont donc responsables des conséquences de cet accident, et qu'il y a lieu de mettre à la charge de l'Etat les dépenses nécessaires pour renflouer le navire et pour le remettre dans l'état d'achèvement où il se trouvait au moment de l'accident ;

2° En ce qui concerne le montant de ces dépenses :

Considérant que dans leur rapport MM. Guary et Bricard, en fixant à la somme de 418.055 fr. 53 le montant des dépenses de toute nature qui auraient été payées par la Société des Ateliers et Chantiers de Normandie, pour réparer les suites du chavirement, se sont bornés à enregistrer les factures qui leur ont été présentées ; qu'ils n'en ont pas

Digitized by Google

examiné le bien fondé ; qu'ils n'en ont pas discuté les éléments ; qu'ils n'ont pas recherché ni précisé quel était exactement l'état d'achèvement du navire au moment de l'accident, ni dit si toutes les dépenses réclamées doivent être réellement considérées comme les conséquences directes de l'accident et si, par suite, elles doivent rester en totalité à la charge de l'État ;

Considérant que, dans ces conditions, il y a lieu, pour le Conseil de Préfecture, avant de fixer le chiffre de l'indemnité à allouer, d'ordonner un supplément d'instruction ; qu'à l'audience du 12 décembre 1902, les parties sont tombées d'accord pour accepter qu'il soit procédé à cette vérification par un seul expert, choisi par le Conseil :

En ce qui concerne le navire *Asie* :

Considérant que les experts ont reconnu d'un commun accord que les avaries subies par lui sont sans aucune importance et qu'il n'y a pas lieu d'en faire état ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que l'Etat succombe sur tous les points ; qu'il y a lieu de mettre, dès à présent, à la charge de l'État la totalité des dépens et des frais d'expertise ;

Par ces motifs,

Arrête :

Article 1er. — Les nouvelles conclusions de l'État, au sujet du principe de la responsabilité, sont rejetées.

Art. 2. — Il est donné acte à la Société des Ateliers et Chantiers de Normandie des conclusions du rapport d'expertise dressé par MM. Guary et Bricard

En conséquence, le dit rapport est homologué en sa forme et teneur, sauf en ce qui concerne l'évaluation de l'indemnité dont l'appréciation demeure réservée. L'Etat est, dès à présent, déclaré responsable des dépenses qui ont été rendues nécessaires pour, en suite du chavirement du navire *Europe*, le renflouer et le remettre dans l'état d'achèvement où il se trouvait au moment de l'accident, telles que ces dépenses seront évaluées et fixées ultérieurement par le Conseil de Préfecture.

Art. 3. — Il sera, par M. Pinezon, ingénieur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, n° 139, boulevard François Ier, au Havre, expert unique désigé par le Conseil de Préfecture, du consentement mutuel des parties, procédé à un supplément d'information sur le montant de ces dépenses... »

Digitized by Google

Du 16 janvier 1903. — Prés.: M. Herbert, vice-prés.; M. Goll, rapp.; M. de Raïssac, comm. du gouv.; plaid. : Me Delarue (du barreau de Paris), avocat.

OBSERVATION. — Comp. Conseil d'État, 12 février 1892, ce Rec., IX, p. 460 ; Nantes, 3 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 121 ; Conseil d'État, 18 avril 1902, *ibid.*, XVII, p. 542 ; Cour suprême de judicature d'Angleterre, 25 avril 1889, *ibid.*, V, p. 84 ; Bruxelles, 27 décembre 1889, *ibid.*, V, p. 688 ; Haute-Cour de justice d'Angleterre, 8 mai 1895, *ibid.*, XI, p. 210 ; Anvers, 6 février 1896, *ibid.*, XII, p. 528 et les notes sous ces décisions.

TRIBUNAL CIVIL DU HAVRE

20 juin 1902

Assurance maritime. Police nominative. Créance d'indemnité. Cession. Tiers. Signification. Acceptation par acte authentique. Effet. Absence de ces formalités. Créanciers de l'assuré. Saisie-arrêt. Validité. — Société de commerce. Décès d'un associé. Tiers. Continuation jusqu'après la liquidation. Saisie-arrêt. Titre. Signification aux héritiers. Non nécessité. — Liquidation judiciaire. Jugement étranger non rendu exécutoire en France. Créanciers. Absence d'effet.

Navires : « Jacques-Cœur » et « Philomène ».

I. — La cession d'une police d'assurances maritimes nominative, ou de la créance d'indemnité qui en résulte, n'a d'effet à l'égard des tiers que par la signification faite à l'assureur ou son acceptation par acte authentique ; jusqu'à ces formalités, les créanciers de l'assuré peuvent pratiquer une saisie-arrêt entre les mains de l'assureur.

II. — Malgré le décès d'un de ses membres, une société de commerce est réputée continuer, au regard des tiers, jusqu'après sa liquidation ; ses créanciers peuvent donc pratiquer à son encontre une saisie-arrêt sans être tenus de faire signifier préalablement leur titre aux héritiers du défunt.

III. — Un jugement étranger ouvrant une liquidation judiciaire, s'il n'est pas rendu exécutoire en France, y est sans effet au regard des créanciers.

PRIEUR C. ADMINISTRATION DE LA MARINE ET ASSUREURS.

Digitized by Google

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'en décembre 1895 un bateau, le *Jacques-Cœur*, appartenant à un sieur Sautereau, armateur au Havre, se trouvait en Haïti, dans le port appelé Cap-Haïtien ;

Attendu qu'à la suite d'avaries il fut condamné comme innavigable et délaissé aux Compagnies d'assurances qui avaient couvert les risques ;

Attendu que l'Administration de la Marine, agissant comme mandataire tacite et gratuit de qui de droit, fit procéder à la vente des débris du bateau ;

Attendu que cette liquidation produisit une somme de 8.188 fr. 95, que la Marine encaissa pour qui de droit ;

Attendu que cette somme, défalcation faite de 1.500 fr. dus à la caisse des Invalides de la Marine, revenait en réalité aux seize Compagnies d'assurances, assureurs du *Jacques-Cœur* ;

Attendu que, pour la faire parvenir en France à ces Compagnies d'assurances, le Ministre de France en Haïti, M. de Panafieu, s'adressa à une maison de Port-au-Prince : Désiré Lefebvre et Cie ;

Attendu que, contre encaissement des espèces, Désiré Lefebvre remit à M. de Panafieu une traite de même importance sur Marcuard-Kraus et Cie, banquiers à Paris ;

Attendu que, cette traite ayant été refusée à l'échéance, Désiré Lefebvre remit à M. de Panafieu, en échange, un chèque d'égale valeur sur Barillier, également banquier à Paris ;

Attendu que le chèque resta, comme la traite, impayé ;

Attendu que l'Administration de la Marine devint ainsi, de son propre chef, pour 1.500 francs et, du chef des seize Compagnies d'assurances du *Jacques-Cœur*, pour le surplus des 8.188 fr. 95, créancière de Désiré Lefebvre et Cie ;

Attendu que, dans le courant de janvier 1896, le sloop *Philomène*, dont Désiré Lefebvre avait, en vertu d'une police flottante, assuré le chargement à quatre Compagnies, la Suisse, la Wurtemburgeoise, la Compagnie d'Assurances Maritimes et la Compagnie nouvelle d'Assurances Maritimes, se perdit sur la côte haïtienne ;

Attendu que le sloop *Philomène* et tout ce qu'il contenait fut délaissé à ses assureurs ; que les dites Compagnies d'assurances se trouvèrent ainsi constituées débitrices de Désiré Lefebvre et Cie d'une somme supérieure à 35.000 fr. ;

Digitized by Google

Attendu que les assureurs contestèrent la régularité et la validité du délaissement ; qu'une instance s'engagea à cette occasion devant le Tribunal de commerce du Havre et fut tranchée par un jugement en date du 7 juillet 1896 contre les Compagnies d'assurances ;

Attendu que l'Administration de la Marine, mise au courant de ces faits et apprenant que les Compagnies d'assurances avaient encore en mains des fonds appartement à ses débiteurs, s'empressa de pratiquer, à la date du 25 juillet 1896, entre les mains du secrétaire du Comité des assurances maritimes, une saisie-arrêt sur toutes sommes dues ou à devoir à Désiré Lefebvre et Cie, pour avoir paiement de la somme de 9.000 fr. formant approximativement, avec les frais et les intérêts, le montant de sa créance contre Désiré Lefebvre et Cie ;

Attendu que, le 5 août 1896, une saisie-arrêt aux mêmes fins fut pratiquée entre les mains des quatre Compagnies :

1° La Suisse ; 2° la Wurtemburgeoise ; 3° la Compagnie d'Assurances Générales Maritimes ; 4° la Compagnie Nouvelle d'Assurances Maritimes, assureurs du sloop *Philomène* ;

Que, le 8 août, cette saisie-arrêt fut dénoncée à Désiré Lefebvre, au Parquet de M. le Procureur de la République au Havre, avec assignation en validité ;

Que, le 8 août 1899, cet acte fut réitéré aux héritiers de Désiré Lefebvre ;

Attendu que le 20 décembre 1899, un sieur Prieur, d'Angers, assigna l'Administration de la Marine en nullité de sa saisie-arrêt et en attribution de la somme de 9.000 fr. ;

Attendu que la maison Désiré Lefebvre et Cie, de Port-au-Prince, avait comme succursale en France une maison installée au Havre, la maison Lefebvre-Maillard et Cie ;

Que Lefebvre, du Havre, était le fils de Désiré Lefebvre, et Maillard, son gendre ;

Attendu que Lefebvre-Maillard et Cie étaient en relations d'affaires avec le sieur Prieur ;

Attendu que le sieur Prieur prétend qu'en 1896 et antérieurement à la saisie-arrêt conduite à la requête de la Marine, Lefebvre-Maillard et Cie étaient devenus cessionnaires de la créance de Désiré Lefebvre sur les Compagnies d'assurances et la lui avaient eux-mêmes rétrocédée ;

Attendu que Prieur en conclut que, Désiré Lefebvre et Cie n'étant plus ni le 25 juillet ni le 5 août 1896 créanciers des

Digitized by Google

Compagnies d'assurances, la saisie-arrêt a été sans effet et efficacité et que dès lors la nullité en doit être prononcée ;

Attendu que l'Administration de la Marine ne se borne pas à combattre cette prétention ; qu'elle se porte reconventionnellement demanderesse et conclut à la validité de la saisie-arrêt au regard de Prieur ; que, de leur côté, les Compagnies d'assurances à qui a été délaissé le *Jacques-Cœur* sont intervenues et ont donné adjonction aux conclusions de l'Administration de la marine ;

Attendu que Prieur soutient, en outre, que la saisie-arrêt du 25 juillet et du 5 août 1896 est nulle en la forme : 1° parce qu'au moment où elle a été faite, Désiré Lefebvre était décédé ; 2° parce que Désiré Lefebvre était déclaré en état de liquidation judiciaire et que cette liquidation n'est pas encore close ;

Qu'il convient d'examiner successivement ces deux moyens de forme et le moyen de fond ;

1er Moyen de forme :

Attendu que la Marine pouvait ignorer, les 25 juillet et 5 août 1896, le décès de Désiré Lefebvre, survenu le 21 mai précédent ; que, l'eût-elle connu, sa procédure n'en serait pas moins régulière ; que Désiré Lefebvre et Cie constituaient une société, c'est-à-dire une personne morale ; que, même après le décès de son directeur, elle était réputée continuer, au regard des tiers, jusqu'après sa liquidation ; que les créanciers du défunt ne pouvaient être contraints d'attendre que les héritiers eussent pris qualité, pour veiller à la conservation de leurs droits ; que ce n'était pas contre eux personnellement et directement que s'exerçaient les poursuites, qu'il n'y avait donc pas nécessité de leur signifier au préalable le titre de créance ;

2e Moyen de forme :

Attendu qu'il paraît démontré que, peu après sa mort, Désiré Lefebvre a été réellement admis, en Haïti, au bénéfice de la liquidation judiciaire, mais que le jugement d'admission n'a pas été rendu exécutoire en France ; qu'il est donc sans effet au regard de Prieur comme au regard de la Marine ;

Que le droit de poursuite de la Marine est donc resté entier ;

Moyen de fond :

Attendu que la question est double ;

Digitized by Google

Qu'il s'agit de rechercher tout d'abord : 1° s'il est exact que Désiré Lefebvre a cédé à Lefebvre-Maillard et Cie sa créance sur les assureurs du sloop *Philomène* et si cette cession est valable et régulière ; 2° si Lefebvre-Maillard et Cie l'ont rétrocédée ultérieurement à Prieur et si cette rétrocession est régulière et valable ;

Sur le premier point :

Attendu que la police d'assurances des marchandises chargées sur le sloop *Philomène* avait été souscrite par Désiré Lefebvre ; que cette police d'assurance était nominative, qu'elle n'a jamais été cédée à qui que ce soit ;

Que c'est au nom de Désiré Lefebvre qu'ont été faites les déclarations de sinistre et d'aliments ; que, jusqu'au règlement, c'est toujours Désiré Lefebvre qui a été considéré par tous ceux qui ont eu à s'en occuper à un titre quelconque, comme assuré ;

Attendu que vaguement en conclusions, plus clairement en plaidoirie, il avait été allégué par Prieur que Lefebvre-Maillard et Cie étaient devenus cessionnaires de la créance de Désiré Lefebvre par compte-courant ;

Attendu que le compte-courant de Lefebvre-Maillard et Cie avec Désiré Lefebvre ne contient aucune mention antérieure à la saisie relative à cette créance ;

Attendu que la correspondance entre Lefebvre-Maillard et Cie et Désiré Lefebvre, versée au débat par Prieur n'est pas plus probante ; que la lettre du 10 février 1896, qui sera enregistrée en même temps que le présent, adressée par Désiré Lefebvre à Lefebvre-Maillard et Cie, ne confirme qu'un simple mandat donné par Désiré Lefebvre à Lefebvre-Maillard et Cie de toucher des assureurs le montant de son indemnité ;

Qu'il ressort des expressions mêmes employées par Désiré Lefebvre que c'est pour son propre compte que Lefebvre-Maillard et Cie sont chargés de recevoir les 37.465 fr. 60 qui lui sont dus ;

Attendu que quelques jours plus tard, il est vrai, la situation se modifie et que Désiré Lefebvre, qui est à la veille de sombrer, écrit alors à Lefebvre-Maillard et Cie (lettre du 2 avril 1896, qui sera également enregistrée), qu'il se voit obligé, pour pouvoir continuer ses affaires, de prendre des arrangements avec ses créanciers ; qu'il demande notamment à Lefebvre-Maillard et Cie de vouloir bien consentir à réduire leur créance à 125.000 francs et leur offre de leur aban-

Digitized by Google

donner, jusqu'à due concurrence, son indemnité d'assurance ;

Que, par une lettre du 7 avril 1896, Lefebvre-Maillard et Cie répondent à Désiré Lefebvre qu'ils sont disposés à accepter cette proposition sous diverses réserves et sous la réserve entre autres que le paiement de leur solde s'effectuera tout d'abord « par le versement », y est-il dit en termes exprès, « entre leurs mains » du montant des assurances qu'ils ont à toucher pour son compte sur la goélette *Philomène* ;

Attendu que Lefebvre-Maillard et Cie ne prenaient d'engagement envers Désiré Lefebvre que pour lui permettre de rester à la tête de ses affaires, et qu'autant que tous les créanciers lui en donneraient le moyen ;

Attendu que Lefebvre-Maillard et Cie déclaraient de plus, en termes formels, dans leur réponse, que, si des circonstances quelconques empêchaient Désiré Lefebvre de tenir ses obligations, la concession qu'ils faisaient était nulle et chacun reprenait sa liberté ;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède et du contenu de ces lettres, qu'après avoir chargé Lefebvre-Maillard et Cie de toucher pour son compte son indemnité d'assurance sur la *Philomène*, Désiré Lefebvre a ultérieurement et pour obtenir leur consentement à un arrangement avec ses créanciers, autorisé ses correspondants du Havre à conserver pour leur compte, lors de l'encaissement, ce que les Compagnies d'assurances auraient à lui remettre ;

Que cette convention constitue bien plutôt, au regard de Lefebvre-Maillard et Cie et à leur profit, une procuration *in rem suam* qu'une véritable cession de créance ;

Que, dans tous les cas, cette cession de créance était conditionnelle et subordonnée à l'acceptation par tous les créanciers de Désiré Lefebvre de l'arrangement qu'il leur proposait, au maintien de Désiré Lefebvre à la tête de sa maison de commerce, à l'exécution stricte des obligations qu'il contractait ; qu'aucune de ces conditions n'a été réalisée ; qu'il n'apparaît pas que Désiré Lefebvre soit parvenu à faire ratifier son arrangement par tous ses créanciers ; que cela est si vrai qu'à peine quelques mois après, on voit la plupart de ses créanciers demander eux-mêmes la liquidation judiciaire ; que Désiré Lefebvre a été, d'autre part, si peu maintenu à la

Digitized by Google

tête de ses affaires, que sa liquidation judiciaire a été prononcée dès le mois de septembre suivant ;

Qu'enfin, il est surabondamment établi que Désiré Lefebvre n'a pas payé le solde même réduit de la créance de Lefebvre-Maillard et Cie, que par conséquent et par application même de ce qu'écrivaient, le 7 avril 1896, Lefebvre-Maillard et Cie à Désiré Lefebvre, celui-ci n'ayant pas rempli ses obligations, la convention passée entre eux est devenue lettre-morte ; que, cette convention devant être réputée non avenue, aucune cession de créance n'a pu en résulter et chacune des parties s'est trouvée replacée dans la même situation de droit qu'avant cet échange de correspondance ;

Que d'ailleurs, y eût-il eu là une véritable cession de créance, et malgré tout cette cession aurait-elle survécu à l'anéantissement de la convention, cette cession n'aurait jamais été parfaite qu'entre le cédant et le cessionnaire ; qu'aux termes de l'article 1690 du Code civil, la cession de créance ne produit d'effet au regard des tiers que par sa signification au débiteur cédé, ou son acceptation par acte authentique ;

Attendu que les Compagnies d'assurances n'ont jamais reçu de signification ni de la cession de la police d'assurances, ni de la cession de la créance et n'ont jamais accepté ni l'une ni n'autre ; que la somme représentant l'indemnité d'assurance était donc demeurée entre les mains des Compagnies d'assurances comme appartenant toujours à Désiré Lefebvre, et comme formant le gage commun de ses créanciers ; que les créanciers du cédant, qui veulent recourir à une saisie-arrêt pour sauvegarder leurs droits, sont des tiers par rapport à une cession qui aurait été déjà faite de la créance qu'il s'agit de saisir ; qu'ils peuvent valablement et utilement procéder à cette saisie-arrêt, tant que la cession n'aura pas été signifiée au débiteur cédé ou acceptée par lui dans un acte authentique ; qu'au moment où est intervenue la saisie-arrêt de l'Administration de la Marine, aucune signification n'avait encore été adressée aux Compagnies d'assurances ; que la saisie-arrêt formalisée par l'Administration de la Marine a donc été régulièrement et valablement conduite ;

Que le jugement du 7 juillet 1896 n'a pas la portée que Prieur lui prête pour les besoins de sa cause ;

Attendu que, comme il a été déjà indiqué, les assureurs de la *Philomène* avaient contesté la validité du délaissement ;

Digitized by Google

qu'une instance dut donc être introduite à cette occasion devant le Tribunal de commerce du Havre ; qu'elle y fut portée à la date du 18 avril 1896, c'est-à-dire postérieurement aux lettres des 2 et 7 avril, par exploit délivré à la requête de Désiré Lefebvre et Cie et par les soins de Lefebvre-Maillard et Cie ;

Que le libellé même de cette assignation démontre bien que Lefebvre-Maillard et Cie ne se méprenaient pas sur le véritable sens de la convention passée entre eux et Désiré Lefebvre, et reconnaissaient bien que ce dernier était encore à ce moment seul titulaire du droit à l'indemnité d'assurance ;

Attendu que cet exploit a été, il est vrai, suivi d'un autre exploit du 8 juin, délivré cette fois à la requête de Lefebvre-Maillard et Cie et tendant aux mêmes fins ;

Que, de plus, le jugement du 7 juillet 1896, qui a mis fin au procès, a été rendu au profit de Lefebvre-Maillard et Cie ; que ces faits s'expliquent par les circonstances survenues en cours d'instance ; que dans les premiers jours de juin on apprenait, en effet, au Havre, la mort de Désiré Lefebvre ;

Attendu qu'il ressort des renseignements fournis par les parties, que c'est uniquement pour éviter une reprise d'instance, qui n'aurait pu être régularisée en raison du délai de distance qu'au bout de plusieurs mois et sans préjuger quoi que ce soit se rapportant aux droits et qualités des parties, que les Compagnies d'assurances et Lefebvre-Maillard et Cie se sont mis d'accord pour continuer entre eux l'instance à l'aide d'un nouvel ajournement, requête de Lefebvre-Maillard et Cie ;

Que ce que les parties tenaient avant tout et exclusivement à faire trancher, était la question de savoir :

1° Si le délaissement réalisé devait être validé ;

2° En ce cas, quel devait être le montant de l'indemnité d'assurance ;

Attendu que la délivrance de l'ajournement au nom de Lefebvre-Maillard et Cie n'avait pas d'autre but que de permettre précisément aux parties d'obtenir sur ces points une solution immédiate ;

Qu'il n'y a jamais eu de la part des Compagnies d'assurances reconnaissance ni expresse ni tacite d'aucuns droits privatifs et particuliers au profit de Lefebvre-Maillard et Cie ; qu'en fait, c'est sous toutes réserves de ce chef que les Com-

Digitized by Google

pagnies d'assurances ont accepté le débat contradictoirement avec Lefebvre-Maillard et Cie ;

Que la procédure suivie, comme les termes du jugement, sont donc en réalité sans importance au point de vue de l'attribution à Lefebvre-Maillard et Cie de l'indemnité d'assurance ;

Attendu que d'ailleurs, après comme avant le jugement du 7 juillet 1896, c'est toujours Désiré Lefebvre qui figure dans les divers actes qui interviennent, comme assuré, c'est-à-dire comme bénéficiaire de l'indemnité ; que c'est à la requête de Désiré Lefebvre que l'arbitre Moulia rend sa décision ; que c'est à la requête de Désiré Lefebvre que la dispatch est établie ; qu'enfin, lors du règlement, il est encore spécifié sur les quittances que les paiements sont effectués en vertu de l'assurance souscrite par Désiré Lefebvre ; que plusieurs de ces actes, l'état de délaissement et les quittances, sont signés d'un sieur Harou courtier d'assurances ; que c'est donc, dans la pensée d'Harou comme dans celle de tous autres, Désiré Lefebvre et Cie qui ne devaient cesser d'être, au regard des tiers, le véritable créancier des Assurances ; que l'argument que Prieur a essayé de tirer de la correspondance du dit Harou est donc sans valeur ; que ce ne serait là, du reste, qu'une appréciation personnelle qui ne saurait prévaloir contre toutes les raisons qui viennent d'être fournies ;

Qu'il faut donc conclure de tout ce qui vient d'être dit :

1° Qu'il n'est pas démontré qu'il y ait jamais eu postérieurement au décès de Lefebvre, une cession régulière et définitive de créance entre Désiré Lefebvre et Lefebvre-Maillard et Cie ;

2° Que dans tous les cas cette cession n'a jamais été valablement signifiée au débiteur cédé ;

3° Que, par suite, cette cession est demeurée sans effet vis-à-vis des tiers, c'est-à-dire, entre autres, des créanciers de Désiré Lefebvre ;

4° Que les dits créanciers et notamment la Marine ont pu valablement pratiquer en juillet et août 1896, c'est-à-dire avant tout règlement, une saisie-arrêt aux mains des Compagnies d'assurances ;

Que, si Lefebvre-Maillard et Cie n'ont jamais été investis, au regard des tiers, de la propriété de l'indemnité d'assurance, ils n'ont pu évidemment la transmettre utilement à d'autres ; que la cession que Lefebvre-Maillard et Cie auraient consentie

Digitized by Google

à Prieur, serait donc forcément nulle et de nul effet ; qu'il est sans intérêt dès lors de rechercher si cette rétrocession a véritablement existé ;

Par ces motifs,

Donne acte aux Compagnies d'assurances, assureurs du sloop *Philomène*, de ce qu'elles déclarent être prêtes à verser aux mains de qui de droit les sommes saisies-arrêtées ;

Reçoit les Compagnies d'assurances, assureurs du *Jacques-Cœur*, en leur intervention ; leur donne acte de ce qu'elles déclarent donner adjonction aux conclusions de l'Administration de la Marine ;

Donne acte à l'Administration de la Marine de sa demande reconventionnelle ;

Déoute Prieur de ses demandes, fins et conclusions ;

Déclare bonne et régulière en la forme et valide au fond au regard de Prieur la saisie-arrêt du 8 août 1896 avec toutes suites et effets de droit ;

Condamne Prieur en tous les dépens. »

Du 20 juin 1902. — Prés. : M. Petit, prés. ; M. Labordette, subst. ; plaid. : Mes Roussel, Codreuil et Bodereau, avocats.

Observations. — I. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*. t. VI, n° 1213 *bis* ; Seine, 29 octobre 1894, ce Rec., X, p. 411 et la note ; Gênes, 23 février 1886, *ibid.*, II, p. 79. Comp. Athènes, 1899, n° 1578, *ibid.*, XVI, p. 571.

II. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. II, n° 366, Comp. Rouen, 17 novembre 1897, *H.*, 98. 2. 68.

III. — Voyez dans ce sens Paris, 14 février 1894, *Gaz. Trib.*, 19 août 1894. Comp. Aix, 5 juin 1895, *Loi*, 12 octobre 1895 ; Nantes, 17 juillet 1889, ce Rec., V, p. 364 ; Bordeaux, 2 juillet 1888, *ibid.*, IV, p. 406 et la note ; en sens contraire, comp. Seine, 19 juin 1895, *Gaz. Trib.*, 21 juillet 1895.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

12 mars 1902

Connaissement direct. Second transporteur. Connaissement spécial. Connaissement direct inopposable. — Connaissement. Clauses. Lieu de création. Législation. Conformité. Condition de validité. Connaissement direct. Porteur. Connaissement postérieur. Clauses inopposables. Connaissement direct. Création aux Etats-Unis. Harter-act. Clause « les transports intermédiaires aux conditions des navires employés ». Connaissement postérieur. Clause d'exonération des risques de mouillure d'eau douce. Impossibilité de faire le transbordement à d'autres conditions. Clause inopposable au porteur du connaissement direct. — Connaissement direct. Second transporteur. Connaissement spécial. Clauses. Irresponsabilité. Consignataire du second navire. Livraison au porteur du connaissement direct. Avaries. Responsabilité.

Navires : « Germania » et « Jean Bart ».

I. — Le second transporteur, qui est resté étranger au connaissement direct créé par le premier transporteur, et s'est chargé de la marchandise par un connaissement spécial, ne peut être engagé que dans les conditions de ce dernier connaissement.

II. — Les clauses d'un contrat, et en particulier d'un connaissement, ne peuvent être valables qu'autant qu'elles ne sont pas en opposition avec la législation du pays dans lequel il est conclu.

D'autre part le porteur d'un connaissement direct ne peut se voir opposer par celui qui l'a émis les clauses d'un connaissement postérieur contraires à son titre.

En conséquence le porteur d'un connaissement direct créé aux États-Unis, sous l'empire de l'Harter-Act, ne peut se voir opposer par l'armateur qui l'a créé la clause d'exonération des risques de mouillure par eau douce insérée dans le connaissement du transporteur substitué, alors même que le connaissement direct stipule qu'en cas de transbordement, les transports intermédiaires seront faits aux conditions des navires employés.

Peu importe que le transporteur primitif n'ait pas pu faire effectuer ces transports intermédiaires aux conditions de la loi qui régit le connaissement direct.

Digitized by Google

III. — Le porteur du connaissement direct, qui, aux termes du connaissement spécial intervenu entre le premier et le second transporteur, n'a aucune action en responsabilité contre ce dernier, peut intenter contre le consignataire du second navire, qui lui livre la marchandise sans lui faire connaître qu'il agit en une autre qualité, les actions en responsabilité pour avaries que lui confère le connaissement direct.

LES NEVEUX DE J. GEORGES SCHMIDT C. R. ODINET ET C[ie] ET WALBONIN ET TOSETTI.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que les neveux de G. Schmidt ont assigné, le 23 décembre, R. Odinet et C[ie], consignataires du steamer *Jean-Bart*, pour s'entendre condamner à leur payer le montant, à fixer par état, des réfactions devant, selon eux, être prononcées sur 700 balles coton chargées à Pensacola, à leur adresse, sur le *Germania*, transbordées à Dunkerque sur le *Jean Bart*, de la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord et qui auraient été trouvées mouillées d'eau de pluie à l'arrivée au Havre ;

Subsidiairement et au provisoire pour voir nommer trois experts chargés d'examiner les balles litigieuses ;

Attendu que le Tribunal, en son audience du 24 décembre, a désigné trois experts, M. J. Billard, capitaine-visiteur, A. Fossat et L. Wittorski, courtiers en coton, avec la mission, serment préalablement prêté, de voir et visiter les 700 balles de coton ex *Jean-Bart*, de dire si elles ne sont pas atteintes de mouillure par eau douce et dans quelles proportions, en ce cas de fixer l'importance de la réfaction devant être prononcée par suite de cette avarie ;

Attendu que, par procès-verbal en date du 27 décembre 1901, les experts ont reconnu que les 700 balles dont s'agit avaient en effet été mouillées d'eau douce ; que toutes les précautions utiles avaient été prises au Havre, pour les mettre à l'abri de la pluie ; que cette avarie avait dû se produire au transbordement à Dunkerque et pouvait donner lieu à une réfaction de 9 kilos par balle ;

Attendu que, sur le dépôt de ce rapport au greffe du Tribunal, les neveux de J.-G. Schmidt ont payé le fret et pris livraison des 700 balles coton sous réserve de tous leurs droits ;

Digitized by Google

Que, par exploit d'huissier en date du 8 janvier, ils ont confirmé leurs réserves à R. Odinet et Cie, leur faisant défense de se dessaisir au profit de qui que ce soit, sur le montant du fret, d'une somme de 3.300 fr., valeur approximative en principal et accessoires des réfactions fixées par le procès-verbal d'expertise ;

Attendu que, de leur côté, le 10 janvier, Odinet et Cie, se déclarant agir comme consignataires du *Jean Bart*, ont introduit contre H. Walbonin et Tosetti, agents maritimes à Dunkerque, une action récursoire en garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre eux ;

Attendu enfin que Walbonin et Tosetti ont refusé l'offre, à eux faite par R. Odinet et Cie, de leur verser le net produit du fret encaissé sous déduction provisoire de la somme de 3.360 fr. 65, pour réfaction de 3 kilog. par balle de coton et ont, à leur tour, fait délivrer assignation à ceux-ci le 18 janvier, pour les mettre en demeure de leur payer l'intégralité de leur compte de fret s'élevant à 7.779 fr. 45 et pour protester contre l'opposition des neveux de J.-G. Schmidt, la prétendant faite sans autorisation de justice et sans droit ;

Attendu que R. Odinet et Cie opposent d'abord à l'action des neveux de J.-G. Schmidt une fin de non recevoir basée sur ce qu'ils auraient été assignés comme consignataires du *Jean Bart* et qu'il n'existerait aucun lien de droit entre les demandeurs et eux en cette qualité ;

Attendu qu'à l'appui de cette théorie, R. Odinet et Cie exposent que la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord n'a pas pris la suite du contrat de transport représenté par le *through bill of lading* ou connaissement direct ;

Qu'au contraire Walbonin et Tosetti, agents du navire *Germania* à Dunkerque, ont créé des connaissements nouveaux sur les imprimés ordinaires de la dite Compagnie, pour la réexpédition des cotons sur le Havre par le steamer *Jean Bart* et leur ont consigné cette marchandise ;

Qu'il s'en suit qu'ils ont agi comme transitaires de Walbonin et Tosetti, à ce titre ont reçu les cotons du *Jean Bart* et les ont mis à la disposition des neveux de J.-G. Schmidt ;

Que ces derniers n'ont pas figuré sur les connaissements du steamer *Jean Bart* et ne peuvent par conséquent s'en prévaloir pour demander compte aux représentants de ce navire de l'exécution d'un contrat auquel ils n'ont pas été partie ; qu'à raison de ces faits R. Odinet et Cie concluent à l'irrecevabilité

Digitized by Google

de l'assignation qui leur a été délivrée en leur qualité de consignataires du steamer *Jean Bart* ;

Sur la fin de non recevoir :

Attendu qu'avant d'examiner le fond du procès, il convient de statuer sur le premier moyen de défense invoqué par R. Odinet et Cie ;

Attendu que les neveux de J.-G. Schmidt étaient porteurs de *through bills of lading* ou connaissements directs créés à Pensacola, spécifiant que les 700 balles coton avaient été chargées sur le steamer *Germania* et parviendraient au Havre après un transbordement à Dunkerque ;

Attendu que rien sur ces connaissements n'indiquait que les réclamateurs au Havre eussent à connaître les consignataires du *Germania* à Dunkerque ou à se préoccuper de quelque façon que ce fût de la réexpédition des cotons de Dunkerque au Havre, celle-ci devant être effectuée aux frais et par les soins des représentants des armateurs du navire ;

Attendu au contraire que ces connaissements stipulaient que le transport de Dunkerque au Havre aurait lieu aux conditions ordinaires des connaissements du steamer intermédiaire, ce qui avait comme conséquence toute naturelle de renvoyer les bénéficiaires des *through bills of lading* pour la livraison de leur marchandise à ceux qui pouvaient avoir qualité pour discuter ces conditions, c'est-à-dire aux ayants droit de ce dernier steamer ;

Attendu, il est vrai, que la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord ne s'est pas substituée au transporteur primitif, qu'elle a seulement délivré à Walbonin et Tosetti un de ses connaissements habituels désignant R. Odinet et Cie comme destinataires au Havre des 700 balles de coton ;

Que Walbonin et Tosetti avaient régulièrement avisé R. Odinet et Cie de leur expédition, leur donnant les instructions nécessaires pour recevoir les balles de coton, les livrer pour leur compte aux bénéficiaires des connaissements d'origine et encaisser le fret ;

Qu'il résulte de cette situation que la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord n'était pas liée vis-à-vis des neveux de J.-G. Schmidt, mais qu'il ne saurait en être de même de R. Odinet et Cie qui avaient accepté une mission nettement définie ;

Attendu que R. Odinet et Cie, devenus les représentants au Havre des armateurs du steamer *Germania*, avaient les

Digitized by Google

mêmes obligations que ceux-ci vis-à-vis des réclamateurs des balles de coton ;

Qu'aux termes des connaissements d'origine, les neveux de J.-G. Schmidt devaient se croire en présence des consignataires du steamer venu au Havre porteur de leur marchandise en s'adressant à R. Odinet et Cie, rien absolument ne pouvant leur révéler la convention passée entre ces derniers et Walbonin et Tosetti ;

Qu'il s'en suit que R. Odinet et Cie avaient pour devoir rigoureux, s'ils voulaient se réserver le droit de se prévaloir de leur double qualité de consignataires du *Jean Bart* et de transitaires de Walbonin et Tosetti pour repousser ultérieurement des réclamations éventuelles engageant le *Jean Bart*, d'informer les neveux de J.-G. Schmidt de la qualité en laquelle ils mettaient à leur disposition les 700 balles de coton, cette qualité étant une dérogation aux clauses des connaissements du steamer *Germania* ;

Attendu qu'il ressort de ces diverses considérations que R. Odinet et Cie ont fait naître par leur faute la confusion dont ils prétendent maintenant arguer à leur profit ;

Qu'en conséquence l'exception d'irrecevabilité de procédure qu'ils soulèvent, basée sur ce que leur raison sociale est suivie de la qualification de consignataires du *Jean Bart* dans l'assignation, doit être repoussée ;

Sur le fond :

Attendu que les neveux de J.-G. Schmidt ont encore conclu subsidiairement, pour le cas où leur action ne prospérerait pas contre R. Odinet et Cie, à ce que Walbonin et Tosetti, appelés dans la dépendance de la cause par ces derniers, fussent déclarés responsables de la mouillure des balles de coton, en vertu du connaissement du *Germania*, alors même que cette avarie proviendrait du fait de la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord, cela conformément aux dispositions de l'acte du congrès américain du 13 février 1893 régissant les contrats de transport ;

Attendu que R. Odinet et Cie allèguent que, dans le cas où l'action dirigée contre eux serait déclarée recevable, ils auraient le droit de se retourner contre le transporteur originaire représenté par Walbonin et Tosetti ; que ceux-ci ne pourraient échapper à leur responsabilité qu'en démontrant que l'avarie est due à une faute du *Jean Bart* ;

Que le connaissement était sans réserves du chef de mouil-

Digitized by Google

lure, mais que ce fait ne pourrait être invoqué à leur grief en raison des clauses d'exonération figurant sur les connaissements de la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord ;

Que le capitaine n'avait pas à se préoccuper de l'état intrinsèque de la marchandise et qu'ils concluent en demandant au Tribunal de dire mal fondés tous recours ou actions contre eux pour l'avarie, objet du litige, et de les mettre hors de cause ;

Subsidiairement d'accueillir leur appel en garantie de Walbonin et Tosetti et de leur en accorder les fins ;

Attendu que Walbonin et Tosetti soutiennent que la demande en garantie de R. Odinet et Cie n'est pas recevable parce que, la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord leur ayant remis des connaissements sans réserves, une action pour avarie de mouillure ne pourrait être engagée que contre cette Compagnie ;

D'autre part que cette demande en garantie serait, selon eux, mal fondée :

D'abord en raison de ce que, si les experts ont constaté que les précautions utiles ont été prises au Havre, pour protéger les balles de coton contre la pluie, ce fait est insuffisant pour établir que l'avarie se serait produite à Dunkerque par négligence des préposés du *Germania* ;

Ensuite en vertu des conditions du *through bill of lading* exonérant le navire de toute responsabilité pour pertes ou dommages provenant des risques de mer ou autres eaux, par la faute du capitaine ou de l'équipage, comme aussi pour les dommages causés à la marchandise se trouvant à terre et des risques au cours du transbordement ;

Enfin parce qu'une clause de ces connaissements spécifie que toutes les marchandises à destination de points situés au delà du port de déchargement du navire sont soumises à toutes les stipulations et exceptions insérées dans le type habituel des connaissements usités par le transporteur terminant le voyage ;

Qu'en l'espèce, Walbonin et Tosetti prétendent donc pouvoir invoquer les conditions des connaissements du *Jean Bart* dégageant les armateurs de toute responsabilité provenant de mouillure par eau de mer comme par eau douce, pour se déclarer exonérés au même titre que la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord ;

Attendu que Walbonin et Tosetti exposent encore que la

Digitized by Google

demande subsidiaire introduite contre eux par les neveux de J.-G. Schmidt est irrecevable comme ayant été formée à l'audience pour la première fois, par conséquent après l'expiration du délai d'un mois prescrit par l'article 435 du Code de commerce ;

Qu'en plus, si le Tribunal déclarait irrecevable l'action de J.-G. Schmidt contre R. Odinet et Cie, elle le serait également contre eux, comme mal engagée ;

Que Walbonin et Tosetti concluent donc à ce que la demande de R. Odinet et Cie, ainsi que la demande subsidiaire des neveux de J.-G. Schmidt, soient déclarées irrecevables, en tous cas mal fondées, et que les fins de leur exploit du 18 janvier contre R. Odinet et Cie, en paiement de leur compte de fret, leur soient accordées ;

Attendu que la mouillure des balles de coton est un fait constant ; qu'il s'agit donc de rechercher si les transporteurs peuvent en être tenus responsables, en ce cas si le préjudice causé à cette marchandise doit être supporté par le *Jean Bart* ou par le *Germania* ;

Attendu que de l'examen des experts ainsi que du procès-verbal d'arrimage fait par le capitaine visiteur Hamon à l'arrivée du *Jean Bart*, il ressort que les balles litigieuses sont arrivées au Havre mouillées d'eau douce ;

Qu'il s'en suit que cet accident s'est produit soit avant l'embarquement, soit pendant le voyage de Dunkerque au Havre ;

Attendu que la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord est restée étrangère au connaissement d'origine ; que les balles ont été expédiées par le *Jean Bart* sur un connaissement ordinaire de la dite Compagnie, qui ne pourrait par conséquent être engagée au delà de ses conditions habituelles ;

Attendu que ce connaissement stipule que « le capitaine et la Compagnie ne seront pas responsables des avaries causées aux marchandises par la pluie, par mouillure d'eau douce ou d'eau de mer ;

« Que la Compagnie ne répond pas des fautes et négligences quelconques des capitaines, pilotes, marins ou autres personnes embarquées, à quelque titre que ce soit, à bord du navire » ;

Que ni les neveux de J.-G. Schmidt ni Walbonin et Tosetti n'indiquent au débat un fait qui soit de nature à entraîner une dérogation à ces clauses ;

Digitized by Google

Que la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord a, il est vrai, remis le connaissement sans réserve quant à l'humidité, mais qu'en admettant que les balles de coton aient été mouillées avant leur mise à bord du *Jean Bart*, l'omission commise en ne la signalant pas n'a eu aucune conséquence dommageable pour la marchandise et ne saurait donc engager le navire ;

Qu'il s'en suit que, tant à raison du libellé de ses connaissements que des circonstances de la cause, il y a lieu de dire que le *Jean Bart* et ses représentants n'ont encouru aucune responsabilité relative à l'avarie constatée ;

Attendu que les connaissements d'origine des 700 balles de coton ont été créés à Pensacola ;

Que les clauses d'un contrat, quel qu'il soit, ne peuvent être valables qu'autant qu'elles ne sont pas en opposition avec la législation du pays dans lequel il est conclu ;

Attendu que les conditions des transports aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord sont régies par l'acte du congrès du 13 février 1893 ;

Que l'article 1er de cette loi édicte :

« Qu'il ne serait pas légal de la part de l'administrateur, agent, capitaine ou armateur de tout navire faisant le transport des marchandises entre des ports des Etats-Unis ou de ces ports vers l'étranger, d'insérer, dans les connaissements ou autres documents d'expédition, une clause, stipulation ou convention quelconque, aux termes de laquelle les dits administrateur, agent, capitaine ou armateur ne seraient pas responsables des pertes ou avaries résultant de négligences, fautes ou manque de soins relativement au chargement, à l'arrimage et à la livraison de marchandises ou objets à eux confiés ;

« Que tous mots ou clauses insérés à cet effet dans les connaissements ou récépissés seraient nuls, non avenus et sans effet » ;

Que les neveux de J.-G. Schmidt, bénéficiaires des connaissements du *Germania*, n'ont accepté aucun autre contrat de transport et ont par conséquent le droit de se prévaloir des termes de cette loi et de repousser tout ce qui lui serait contraire ;

Qu'il en résulte qu'aucune clause d'exonération des risques de mouillure par eau douce ne saurait leur être opposée ;

Qu'ils sont bien fondés à demander compte aux transpor-

Digitized by Google

teurs de leur marchandise du dommage causé par l'avarie qui s'est produite, à quelque point du voyage que le fait ait eu lieu ;

Attendu qu'il importe peu que les armateurs du *Germania* n'aient pu faire parvenir les balles de coton de Dunkerque au Havre dans les conditions auxquelles ils avaient librement souscrit eux-mêmes ;

Que, si par leur engagement ils couraient certains risques, ils avaient dû les prévoir, les faire entrer en ligne de compte et qu'à aucun titre les réclamateurs de la marchandise ne sauraient en supporter les conséquences ;

Attendu qu'en vain Walbonin et Tosetti objectent que les connaissements d'origine stipulent qu'en cas de transbordement, les transports intermédiaires seraient faits aux conditions des navires ainsi employés ;

Attendu que cette clause, sous peine de nullité, ne saurait être comprise qu'en ce qui concerne des conventions conformes à l'esprit de la loi américaine, base rigoureuse des *through bills of lading* ou connaissements directs ;

Qu'en conséquence les armateurs du *Germania* doivent subir le préjudice causé aux neveux de J.-G. Schmidt pour l'avarie survenue par mouillure aux balles de coton, objet du procès ;

Attendu que Walbonin et Tosetti ont donné mandat à R. Odinet et Cie de les représenter pour la livraison de cette marchandise ;

Qu'aucun lien de droit direct n'existe entre eux et les neveux de J.-G. Schmidt qui ne pouvaient s'adresser qu'aux détenteurs des cotons, représentant les divers transporteurs ;

Qu'il y a donc lieu de dire bien fondée l'action des neveux de J.-G. Schmidt et de déclarer que R. Odinet et Cie devront leur payer, pour le montant de la réfaction prononcée par les experts, 2.360 fr. 65, l'exactitude de cette somme en elle-même n'ayant pas été contestée par les parties ;

Attendu que l'avarie ne provient pas d'une faute personnelle de R. Odinet et Cie qui ont agi comme transitaires de Walbonin et Tosetti, consignataires du *Germania*, auxquels ils ont, dès l'origine du différend, régulièrement transmis les réclamations des neveux de J.-G. Schmidt ;

Attendu que l'action a été motivée par le refus de Walbonin et Tosetti d'autoriser R. Odinet et Cie à donner satisfaction aux neveux de J.-G. Schmidt ;

Digitized by Google

Qu'il en découle que Walbonin et Tosetti devront supporter le préjudice résultant de l'avarie et tous les frais du procès,

Qu'à raison de ces considérations, il échet d'accorder à R. Odinet et Cie les frais de leur instance en recours contre Walbonin et Tosetti ;

Attendu que ces derniers ont assigné R. Odinet et Cie en paiement de leur compte de fret s'élevant à 7.779 fr. 45 ;

Que son montant leur en est dû ; qu'il convient donc de décider que R. Odinet et Cie devront leur faire le règlement sous déduction de la facture des neveux de J.-G. Schmidt ;

Attendu que de tout ce qui précède il résulte encore qu'il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions de Walbonin et Tosetti relativement à une action directe des neveux de J.-G. Schmidt contre eux ;

Par ces motifs,

Joint les demandes subsidiaires aux demandes principales et statuant sur le tout en un jugement en premier ressort,

Déclare les neveux de J.-G. Schmidt recevables et bien fondés dans leur action ;

Condamne R. Odinet et Cie à leur payer la somme de 3.360 fr. 65, montant de leur facture pour avarie à 700 balles de coton ;

Accorde à R. Odinet et Cie recours et récompense contre Walbonin et Tosetti, consignataires à Dunkerque du steamer *Germania* ;

Dit que R. Odinet et Cie devront verser à Walbonin et Tosetti 7.779 fr. 45, montant du compte de fret de ces derniers, sous déduction de 3.360 fr. 65, montant de la réfaction prononcée sur les 700 balles de coton, soit net 4.418 fr. 80 ;

Condamne Walbonin et Tosetti en tous les dépens. »

Du 12 mars 1902. — Présid. : M. Danvers ; plaid. : Mes Basset, de Grandmaison et Bultheel (ce dernier du barreau de Dunkerque), avocats (1).

Observations. — I. — Voyez conf. Cassation, 17 octobre 1888, ce Rec., IV, p. 385 et la note ; Caen, 4 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 511. Sur la responsabilité du second transporteur, dans le cas où il n'a pas délivré un connaissement

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

spécial, voyez Havre, 1[er] juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 333 et la note.

Comp. Bateson, *Des connaissements directs dans le droit anglais*, *ibid.*, VI, p. 600.

II. — Sur la nullité des clauses contraires à l'*Harter-Act*, insérées dans les connaissements créés aux Etats-Unis, voyez Havre, 26 novembre 1901. ce Rec. XVII, p. 324 et la note; Rouen, 16 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 17; Bordeaux, 1[er] mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 197.

La clause du connaissement direct, soumettant le chargeur aux conditions du connaissement du transporteur substitué est en principe valable. Voyez Marseille, 8 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 590 et la note; 10 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 593. Le jugement rapporté ne refuse de l'appliquer que parce que la clause d'exonération stipulée dans le second connaissement est contraire à la loi qui régit le connaissement direct.

III. — Sur le rôle et la responsabilité du consignataire de navire, voyez Havre, 9 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 100 et la note; Calais, 29 janvier 1901, *ibid.*, XVII, p. 415; Havre, 9 décembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 533.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE NANTES

28 janvier 1903

Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Police. Clause fixant le délai du délaissement pour les navires. Navire. Nouvelles. Marchandises. Défaut de nouvelles. Délaissement impossible.

Navire : « Tamaya ».

Le délaissement des marchandises, pour défaut de nouvelles, ne peut être fait indépendamment du délaissement du navire, dont on a des nouvelles ; il en est ainsi alors surtout que la police contient la clause suivante : « Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après quatre mois pour tous navires à vapeur, après six mois pour tous navires à voiles ».

LEROUX C. ASSUREURS.

Digitized by Google

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, suivant police d'assurances du 7 janvier 1902, et par conventions verbales, Leroux avait assuré contre les risques de la mer à diverses compagnies, pour le compte desquelles est citée la compagnie défenderesse comme apériteur, une certaine quantité de balles de farine à transporter par le navire *Tamaya* à Saint-Pierre (Martinique);

Attendu que le *Tamaya* mouilla en rade de Saint-Pierre le 26 avril et se perdit corps et biens le 8 mai lors de l'éruption volcanique du Mont-Pelé;

Attendu que Leroux, prétendant que les farines étaient à bord du navire au moment du sinistre, demanda aux assureurs le remboursement de sa perte;

Attendu que, par son jugement du 23 août 1902, ce Tribunal estima que, d'après les présomptions et circonstances de la cause, la marchandise avait dû être débarquée, et qu'en tous cas l'assuré ne faisait pas la preuve, dont il avait la charge, de la présence de la marchandise à bord et par conséquent de la fortune de mer;

Qu'il débouta Leroux de sa demande, réservant néanmoins sur ses instances tous autres droits et actions, notamment quant à une réclamation ultérieure pour perte par défaut de nouvelles;

Attendu que c'est en usant de cette réserve que, par l'exploit susvisé, Leroux réclame de nouveau la validation du délaissement et la condamnation des assureurs au paiement de la somme assurée de 12.500 fr., avec intérêts de droit; sous toutes réserves, notamment d'appel du jugement du 23 août 1902 et du règlement d'avarie;

Attendu qu'à l'appui de cette nouvelle demande, Leroux articule que l'absence de nouvelles pendant le temps requis pour permettre le délaissement est un fait négatif absolu;

Que, si, dans la précédente instance, le fardeau de la preuve devait être supporté par l'assuré, ce fardeau incombe aujourd'hui à l'assureur qui doit démontrer, s'il veut échapper au délaissement, que des nouvelles ont été reçues dans le délai prévu;

Que, d'après Leroux, le délaissement pour défaut de nouvelles peut se faire pour les marchandises indépendamment des événements qui concernent le navire;

Qu'on ignore aujourd'hui ce que les marchandises sont

Digitized by Google

devenues ; que, si elles ont été débarquées, ajoute-t-il, elles sont demeurées aux risques des assureurs, puisque, d'après les conventions d'entre parties, le temps des risques aurait couru depuis le départ jusqu'au jour où elles devaient être délivrées à terre, et que précisément cette délivrance n'aurait pas été faite au consignataire chargé de la réception ;

Mais attendu que, d'après les conventions des parties, les risques finissaient au moment de la mise à terre ;

Que cela résulte textuellement de l'art. 4 de la police ;

Qu'on ne peut, dans ces conditions, invoquer la fortune de mer et réclamer par conséquent l'indemnité prévue dans les rapports entre assureurs et assurés qu'à la condition que la marchandise n'ait pas été mise à terre au point de destination ;

Qu'il importe peu qu'elle ait été ou non délivrée au réceptionnaire définitif ;

Qu'il faut donc commencer par écarter toute confusion possible entre l'hypothèse de l'anéantissement de la marchandise à terre et l'hypothèse de la fortune de mer dont il convient seulement de s'occuper ;

Attendu que Leroux allègue que le délaissement des marchandises peut être fait indépendamment du délaissement du navire ;

Qu'il faut reconnaître que, si cette allégation est exacte dans certains cas, elle ne paraît pas l'être dans l'hypothèse de défaut de nouvelles, les espèces citées par Leroux ayant trait à des cas très différents ;

Attendu d'ailleurs que l'art. 8 de la police d'assurances est ainsi conçu :

« Le délaissement pour défaut de nouvelles peut être fait après quatre mois pour tous navires à vapeur, après six mois pour tous navires à voiles » ;

Qu'il résulte clairement de ces expressions que le défaut de nouvelles s'applique au navire, et que, si assurément les marchandises contenues dans la coque pouvaient être délaissées, ce délaissement devait être consécutif au délaissement du corps ;

Attendu que le *Tamaya* n'a pas été délaissé pour défaut de nouvelles, la catastrophe qui a causé sa perte n'étant que trop connue ;

Que le défaut de nouvelles ne saurait donc être invoqué par l'assuré pour opérer le délaissement des marchandises ;

Digitized by Google

Que celui-ci n'avait que la ressource de prouver leur existence à bord comme il a tenté de le faire lors de l'instance sur laquelle a statué le jugement du 23 août dernier ;

Qu'il y a donc lieu de le débouter de sa nouvelle demande ;

Par ces motifs,

Décerne acte à Leroux de ce qu'il ne plaide que sous réserves :

1° De l'appel par lui interjeté du jugement du 23 août 1902 ;

2° Du règlement en avarie déjà réservé par le dit jugement ;

Déboute Leroux de ses nouvelles fins et conclusions et le condamne aux dépens. »

Du 28 janvier 1903. — Prés. : M. Vincent; plaid. : Mes Guist'hau et Pichelin, avocats (1).

Observation. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Nantes rendu dans cette affaire, du 23 août 1902, ce Rec., XVIII, p. 193 et la note.

Comp. Bordeaux, 10 décembre 1890, *ibid.*, VI, p. 661 et la note ; Nantes, 20 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 341 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. VI, nos 1330 et 1370.

TRIBUNAL CIVIL DE SAINT-NAZAIRE

27 novembre 1902

Pilotage. Troisième arrondissement maritime. Règlement et tarif du 23 août 1871. Décret du 12 décembre 1806. Conseil d'Etat. Défaut d'approbation. Nullité. Décrets postérieurs. Non validation. Tarifs des 13 août 1853 et 5 mars 1859 applicables. Pilote. Excédent perçu. Bonne foi. Restitution. Obligation.

L'arrêté présidentiel du 23 août 1871, portant règlement et tarif du pilotage pour le troisième arrondissement maritime, est nul, faute d'avoir été soumis à l'approbation du Conseil d'Etat, comme le prescrit le décret du 12 décembre 1806.

(1) Communication de Me Guist'hau, avocat à Nantes.

Cet arrêté n'a pas été validé par les décrets postérieurs qui en ont modifié certaines dispositions.

Les tarifs combinés des 13 août 1853 et 5 mars 1859 sont donc seuls applicables

En conséquence les pilotes doivent restituer l'excédent de droits de pilotage qu'ils ont perçu, même de bonne foi, en vertu de l'arrêté du 23 août 1871.

Compagnie des Bateaux a vapeur du Nord c. Crusson et Caisse de réserve de pilotage de la Loire.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que, par exploit du 15 avril 1902, la Compagnie des Bateaux à vapeur du Nord a assigné Jules Crusson, pilote à Saint-Nazaire, à comparaître devant le Tribunal, jugeant commercialement, pour s'entendre condamner à lui restituer la somme de 2.443 fr. 20, qu'il aurait perçue en trop, pour droits de pilotage, avec intérêts de droit et dépens ;

Que son action est fondée sur la nullité de l'arrêté présidentiel du 23 août 1871, en vertu duquel les droits ont été payés ; cet arrêté n'ayant pas été soumis à l'approbation du Conseil d'Etat, comme le prescrit le décret-règlement sur le service du pilotage du 12 décembre 1806 ;

Attendu que l'omission de cette formalité, ses conséquences relativement à la validité des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique, ne sont contestés ni par le défendeur ni par les représentants de la Caisse de réserve du pilotage de la Loire, dont l'intervention est régulière en la forme, et motivée par un intérêt indiscutable;

Mais que deux objections sont faites par le défendeur et les intervenants : 1° l'arrêté du 23 août 1871 a le caractère d'une loi, parce qu'à cette date la séparation des pouvoirs n'existait pas et que M. Thiers, mandataire de l'Assemblée souveraine, avait, sous le contrôle de cette Assemblée, les mêmes pouvoirs que sa mandante ; 2° cet arrêté est valable, au moins à partir des décrets ultérieurs qui le visent, le complètent, le modifient, et qui ont été rendus, le Conseil d'Etat entendu (décret du 28 août 1874 qui abroge les articles 122 à 147 et les remplace par des dispositions qui formeront appendice à l'arrêté du 23 août 1871, décrets du 20 décembre 1882 et du 26 avril 1895, qui modifient d'autres dispositions du présent arrêté) ;

Digitized by Google

Attendu que la réponse à la première objection est donnée par la loi même du 14 février 1871, qui nomme M. Thiers « chef du pouvoir exécutif » de la République française ;

Attendu qu'en qualité de « chef du pouvoir exécutif », M. Thiers ne pouvait faire les lois, mais était tenu d'obéir à leurs prescriptions, de se conformer aux règlements d'administration publique, par suite, au décret du 12 décembre 1806 ;

Attendu que le décret-loi du Gouvernement de la Défense nationale des 15-16 septembre 1870 suspendait les membres actuels du Conseil d'Etat, mais qu'une Commission provisoire était nommée pour les remplacer, et que l'institution était maintenue avec ses attributions ;

Qu'en fait, le chef du Gouvernement a, comme chef du pouvoir exécutif, et plus tard, comme président de la République française, pris, antérieurement à la loi de réorganisation du Conseil d'Etat, de nombreux arrêtés, « la Commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat entendue » ;

Attendu, sur la seconde objection, que, même en matière civile, lorsqu'il s'agit d'obligations entre particuliers, l'acte de confirmation ou de ratification n'est valable que lorsqu'on y trouve la substance de cette obligation ;

Que, d'ailleurs, alors même que le visa pourrait être considéré comme une ratification, il était nécessaire, pour que ce visa pût être valablement donné, plusieurs années après l'arrêté du 23 août 1871, qu'il eût été précédé des formalités exigées par l'art 41 du décret du 12 décembre 1806 ;

Attendu, en effet, que les formalités prescrites par cet article ont eu pour but de permettre au Conseil d'Etat d'apprécier l'utilité des modifications proposées, la valeur de ces modifications et qu'elles ne rempliraient pas ce but si elles étaient antérieures à son approbation ;

Attendu que les dispositions nouvelles des décrets du 28 août 1874, 20 décembre 1882 et 24 avril 1895 sont valables, si ces décrets sont eux-mêmes réguliers ;

Mais qu'on ne saurait conclure de la place donnée à ces dispositions, de l'abrogation ou de la modification de quelques articles de l'arrêté du 23 août 1871, à une approbation tacite ou implicite des autres dispositions du dit arrêté, de cet arrêté lui-même contenant 95 articles, ayant en annexe huit tarifs ;

Digitized by Google

Attendu que le Conseil d'Etat ne s'est pas occupé de la question de validité dont il n'était pas saisi ;

Qu'en fait, des modifications à l'arrêté de 1871, appliqué depuis plusieurs années, dont la nullité n'était ni connue ni même vraisemblablement soupçonnée, ayant été soumises à son approbation, cette assemblée a seulement dit, après examen et adoption des dispositions nouvelles qui lui étaient déférées, que ces dispositions remplaceraient celles abrogées ou qu'elles formeraient appendice à l'arrêté qu'on lui présentait et qu'elle a visé ;

Attendu, en admettant comme régulièrement observées les formalités de l'article 41 du décret de 1806, en ce qui concerne les modifications proposées aux tarifs de 1871, que le Conseil d'Etat n'avait à délibérer que sur les modifications soumises à son examen ;

Qu'il ne pouvait, sans contrevenir aux dispositions formelles du décret susvisé, donner, en 1874, son approbation à des changements de tarifs concernant d'autres salaires que ceux des pilotes du quartier de Lorient, approuver, en 1882, d'autres tarifs que ceux relatifs aux services de la rade et du bassin de Saint-Nazaire ;

Qu'ainsi, bien que l'art. 14 du décret du 28 août 1874 dise que « lorsqu'un pilote du quartier de Lorient s'est présenté à « cinq milles au moins de la côte de Groix, il lui est payé, à « titre de prime, en sus du prix du pilotage exécuté, le tiers « du pilotage côtier de Lorient à Saint-Nazaire, prévu par « le tarif 8 de l'arrêté provisoire du 23 août 1871 », cette disposition, valable pour les pilotes du quartier de Lorient, n'a pu avoir pour effet de valider, au profit des pilotes de Saint-Nazaire, le tarif 8 de l'arrêté provisoire du 23 août 1871 ;

Attendu que, si le décret de 1874 et les décrets postérieurs renvoient néanmoins à ces tarifs, c'est que le Conseil d'Etat, qui n'était pas saisi de la question de validité, a toujours agi comme si un arrêté régulier, inattaquable en la forme, lui avait été présenté ;

Attendu que l'arrêté du 23 août 1871 n'a donc pu être validé par les décrets postérieurs versés aux débats ; que non seulement ces décrets ne contiennent pas l'approbation nécessaire à sa validité, mais que cette approbation ne pouvait être valablement donnée en l'absence des formalités exigées par le décret réglementaire ;

Digitized by Google

Attendu que la bonne foi du pilote victime d'une erreur de droit, qui ne peut lui être imputée à faute et qu'il ne pouvait même pas soupçonner, est indéniable ;

Mais que l'article 1376 du Code civil ne distingue pas entre celui qui reçoit sciemment et celui qui reçoit par erreur, et qu'il n'y a pas lieu de distinguer davantage entre l'erreur de fait et l'erreur de droit ;

Que, dans ces conditions, le Tribunal ne peut que déplorer l'illégalité d'un arrêté dont les conséquences peuvent être si préjudiciables aux intérêts des défendeurs ;

Attendu que Crusson qui, à raison de la nullité de l'arrêté du 23 août 1871, n'avait droit qu'aux tarifs combinés des décrets des 13 août 1853 et 5 mars 1859, doit donc restituer à la Société demanderesse l'excédent qu'il a perçu ;

Mais que, comme il y a désaccord entre lui et la dite Compagnie sur cet excédent, il est nécessaire de recourir à une expertise ;

Par ces motifs,

Jugeant contradictoirement, en matière commerciale et en premier ressort,

Reçoit Robiou du Pont et Morel intervenants au nom de la Caisse de réserve de pilotage de la Loire ;

Nomme M. Anner, Commissaire de l'Inscription maritime en retraite, qui prêtera serment devant le Président du siège ou le juge le remplaçant, à l'effet d'établir les droits auxquels Crusson avait droit en vertu des tarifs combinés des décrets des 13 août 1853 et 5 mars 1859 ;

Réserve les dépens. »

Du 27 novembre 1902. — Plaid. : Mes Galibourg, Gouzer et Gautté (ce dernier du barreau de Nantes), avocats.

Observation. — L'article 41 du décret du 12 décembre 1806, contenant règlement sur le service du pilotage, est ainsi conçu :

« Il sera dressé, dans chaque port où ce travail n'a pas encore été fait, et pour chaque station, un tarif des droits de pilotage pour les bâtiments nationaux et étrangers, conformément à la loi du 25 août 1792.

« L'administration de la marine et le tribunal de commerce du lieu concourront à la rédaction de ce tarif, qui, avant d'être soumis par le Ministre de la marine et des colonies, à l'approbation de Sa Majesté en Conseil d'Etat, devra être préala-

Digitized by Google

blement examiné et discuté par le Conseil d'administration de la marine établi dans le chef-lieu de la préfecture maritime.

« Lorsqu'il y aura lieu à modifier ces tarifs, il sera procédé de la même manière à leur révision.

« Le même mode sera suivi, lorsque les préfets maritimes reconnaîtront que, pour faciliter et assurer le service de pilotage dans les ports de leur arrondissement, il est nécessaire de déterminer par des règlements particuliers et appropriés aux localités, les dispositions auxquelles les pilotes et les capitaines de navires devront être assujettis. »

La question de la validité de l'arrêté du 23 août 1871 a déjà été soumise à la Cour de Cassation qui ne paraît pas l'avoir solutionnée Voyez Cassation, 4 avril 1884, ce Rec., III, p. 14 et la note.

TRIBUNAL CIVIL DE LA ROCHELLE

11 novembre 1902

Navire français. Réparation à l'étranger. Remplacement d une chaudière usée. Coût n'excédant pas six francs par tonneau de jauge. Droit d'importation et de statistique. Loi du 27 vendémiaire an II. Art. 8. Exemption.

Navire : « Fort-Louis ».

Les navires français, qui subissent à l'étranger des réparations n'excédant pas six francs par tonneau de jauge, ne sont assujettis à aucun droit d'importation ou de statistique, en vertu de l'article 8 de la loi du 27 vendémiaire an II.

Le remplacement d'une chaudière usée, par une chaudière incorporée au navire, fait à l'étranger, constitue non une importation de marchandises, mais une simple réparation bénéficiant de cette exemption.

Administration des Douanes c. Delmas frères.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que MM. Delmas frères sont propriétaires du navire *Fort-Louis,* qu'ils ont acheté et francisé en l'année 1899, en acquittant les droits fixés par les lois du 19 mai 1866 et du 11 janvier 1892 ;

Digitized by Google

Attendu que, dans le cours de l'année 1901, ils ont fait remplacer à Cardiff une chaudière auxiliaire du dit navire qui était usée et ont informé le consul de France de cette réfection ;

Attendu que l'administration des Douanes, entendant percevoir sur la dite chaudière un droit d'importation et de statistique, a réclamé de ce chef une somme de 540 fr. 60 et que, sur le refus des frères Delmas d'acquitter ces droits, elle a décerné une contrainte et fait commandement les 24 et 25 mars 1902 ;

Attendu que MM. Delmas frères ont fait opposition à cette contrainte ainsi qu'au commandement à eux délaissé en exécution de la dite contrainte et saisi du différend M. le juge de paix du canton est de la Rochelle qui a rendu, à la date du 18 août 1902, un jugement admettant le bien fondé de l'opposition de MM. Delmas frères, jugement qui a annulé la contrainte et le commandement décernés à la requête de l'administration des Douanes ;

Attendu que M. Simon, Receveur principal des Douanes à La Rochelle, parlant et concluant au nom de M. le Directeur général de l'administration des Douanes, qui a fait élection de domicile en ses bureaux, à la Rochelle, a fait appel et est appelant du dit jugement, et a donné assignation à MM. Delmas par devant le Tribunal civil de ce siège, à la date du 9 septembre dernier, et que, par ses conclusions, l'administration demande l'annulation et la réformation du dit jugement, et qu'il soit donné suite à la contrainte décernée par le dit M. Simon contre MM. Delmas frères et au commandement qui en a été la conséquence, à la date des 24 et 25 mars 1902 ;

Attendu qu'à l'appui de sa demande, l'administration des Douanes soutient que l'art. 8 de la loi du 27 vendémiaire an II, sur lequel est basé principalement le jugement attaqué, traite uniquement de la question de nationalité du navire, qu'il n'a aucun trait à la question d'importation de matériaux ou d'objets fabriqués à l'étranger et que le fait par MM. Delmas d'avoir fait placer à Cardiff sur leur navire *Fort-Louis* une chaudière à vapeur auxiliaire de fabrication anglaise constitue une véritable importation de machines ;

Attendu que le moyen principal, et on peut dire unique, de la dite administration, en vue d'obtenir l'annulation et la réformation du jugement du juge de paix, consiste à pré-

Digitized by Google

tendre qu'il s'agit, en l'espèce, non d'une réparation proprement dite, mais bien d'une véritable importation de machine, parce qu'on aurait fait à l'étranger le remplacement d'une chaudière usée qui aurait pu, sans risques pour le navire, être effectué en France ;

Mais attendu qu'en raisonnant ainsi, l'administration des Douanes méconnaît le sens et la portée de l'art. 8 susvisé de la loi du 27 vendémiaire an II, aux termes duquel « les bâtiments français ne pourront, sous peine d'être réputés bâtiments étrangers, être réparés ou radoubés en pays étranger, si les frais de radoub ou réparations excèdent 6 francs par tonneau de jauge, sauf nécessité » ; que cette loi a été édictée sous l'empire de la loi du 21 septembre 1793, connue sous le nom d'acte de navigation, qui prohibait d'une manière absolue les bâtiments de mer construits à l'étranger, loi qui est demeurée en vigueur jusqu'à la loi sur la marine marchande des 19 mai — 12 juin 1866, qui a admis, en faveur des armateurs, art. 3, la francisation des navires étrangers achetés à l'étranger, moyennant le paiement d'un droit de 2 francs par tonneau de jauge en même temps que, par son art. 1er, elle avait admis l'entrée en franchise de toutes les matières premières devant servir à la construction des navires destinés au commerce maritime ;

Attendu que, si la loi de 1866 a été modifiée, d'abord transitoirement, par une loi de 1872, celle-ci a été remplacée ensuite par une loi du 29 janvier 1881 qui a maintenu l'abrogation de l'art. 1er de la loi de 1866 au regard des constructeurs, mais a rétabli le régime de cette loi de 1866 au profit des armateurs, en ce sens qu'ils peuvent toujours acheter des navires à l'étranger moyennant un droit de 2 francs par tonneau de jauge ;

Attendu, dès lors, qu'en combinant la disposition de l'art. 8 de la loi de vendémiaire an II avec les principes de la législation nouvelle formulés dans la loi de 1866, qui régissent toujours la matière au regard des armateurs, il y a lieu de reconnaître, comme le fait d'ailleurs l'administration des Douanes dans une circulaire du 28 juillet 1896, n° 2701, que les navires français qui, en dehors de tout événement de force majeure dûment justifié, ont subi à l'étranger des réparations excédant 6 francs par tonneau de jauge, ne peuvent continuer d'arborer le pavillon national qu'après acquittement du droit

Digitized by Google

d'importation imposable aux bâtiments de construction étrangère admis à la francisation ;

Attendu qu'il suit de là qu'un navire français, qui subit à l'étranger des réparations, se trouve nécessairement placé dans une des trois catégories suivantes : — ou bien il est justifié d'un événement de force majeure et alors il est indemne de toute taxe à quelque taux que s'élève la dépense ; — ou les réparations non nécessitées par force majeure excédent 6 francs par tonneau de jauge et alors le navire perdant sa nationalité française paie le droit de francisation, soit 2 francs par tonneau de jauge ; — ou enfin les réparations sont inférieures à 6 francs par tonneau de jauge et alors elles ne sont assujetties à aucune taxe ;

Attendu que le remplacement, dans l'espèce, de la chaudière sur le *Fort-Louis* a entraîné une dépense inférieure à 6 francs par tonneau de jauge ; que le consul français, mis au courant du remplacement, n'a pas demandé au capitaine du *Fort-Louis* une soumission d'avoir à payer, à son arrivée en France, soit un droit d'importation, soit une taxe quelconque ;

Attendu qu'on ne s'explique pas, en présence des termes de la circulaire susvisée de l'administration des Douanes, comment elle peut tirer argument en faveur de sa thèse de ce que le remplacement de la chaudière usée à Cardiff aurait pu tout aussi bien, sans risques pour le navire, être effectué en France ;

Attendu, en effet, qu'en faisant le remplacement à Cardiff de la chaudière, les frères Delmas ont usé du bénéfice conféré aux armateurs par l'art. 8 de la loi de vendémiaire, qui leur permet, même sans nécessité, de faire à l'étranger, sans payer de taxe, des réparations dont la dépense est inférieure à 6 francs par tonneau de jauge, et que l'administration des Douanes n'a, de ce chef, aucun compte à leur demander, ni aucune taxe à percevoir ;

Attendu que le moyen tiré de ce que, dans l'espèce, il s'agissait non d'une réparation, mais d'une véritable importation de marchandises, ne saurait résister à un examen attentif ;

Attendu qu'en effet la machine auxiliaire dont il s'agit a été installée sur le vapeur *Fort-Louis* en remplacement d'une autre machine usée, laquelle avait été inventoriée lors de la francisation du navire en 1899 ; qu'ainsi cette machine nou-

Digitized by Google

velle a été incorporée au navire, qu'elle n'a jamais été débarquée ni sujette à débarquement, étant destinée à former, à titre d'auxiliaire, partie du vapeur le *Fort-Louis* ;

Attendu qu'on ne saurait considérer comme marchandise importée une marchandise incorporée au navire et non sujette à débarquement, et que, comme le dit avec juste raison un document qui est au dossier de MM. Delmas frères et qui émane du Syndicat des armateurs du Nord (assemblée du 17 avril 1902) : « Le changement d'une chaudière inutilisable, mais portée à l'inventaire au moment de la francisation, constitue une réparation au même titre que le changement d'une vergue cassée ou de tout autre objet d'armement faisant partie du navire et, par conséquent, n'est passible d'aucun droit d'importation » ;

Attendu qu'on ne saurait réfuter, en termes plus nets et plus précis, l'argumentation de l'administration des Douanes tendant à soutenir qu'il y a eu dans l'espèce une importation véritable et non une réparation ;

Attendu, dès lors, qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à cet argument de la dite administration, à savoir qu'il n'y a aucune distinction à faire entre la prétendue importation faite sur le *Fort-Louis* et celle qui aurait été faite, sur un autre navire, d'une machine qui aurait été placée ensuite sur le *Fort-Louis* ;

Attendu que cette argumentation ne tend à rien moins qu'à effacer de notre législation toutes les dispositions qui admettent, au bénéfice des armateurs, le droit d'effectuer, sans payer de taxe, des réparations à l'étranger jusqu'au taux de 6 francs par tonneau de jauge ;

Attendu que, s'il était besoin d'une preuve nouvelle pour écarter la prétention de l'administration des Douanes, on la trouverait dans la discussion qui a eu lieu au Sénat, dans la séance du 6 mars 1902, relativement au projet de loi qui a substitué le taux de 15 francs par tonneau de jauge à celui de 6 francs de la loi de vendémiaire an II ;

Attendu qu'au cours de cette discussion, un sénateur, M. Cabard-Danneville, combattant le projet, a déclaré qu'il serait intéressant de conserver en France les réparations parce que, les matières qui servent aux réparations en Angleterre ne payant aucun des droits qu'elles auraient à supporter en France, le Trésor perdrait une somme élevée, si les réparations étaient exécutées à l'étranger ;

Digitized by Google

Attendu qu'aucune contradiction ne s'est élevée contre ces assertions, ni de la part du rapporteur de la commission, ni de la part du Gouvernement ;

Attendu, en outre, que ce même sénateur a fait remarquer qu'il existe un décret de 1893 qui enlève le droit de prime à tout navire français qui, à l'étranger, fait remplacer des chaudières en mauvais état, alors que le décret ne vise pas les navires de construction étrangère qui ont ainsi toute liberté pour faire changer leurs chaudières hors de France ;

Attendu que le rapporteur de la commission a fait remarquer à cet égard que, si le vapeur francisé de construction étrangère, ce qui est précisément le cas au procès actuel, a toute liberté pour changer sa chaudière hors de France, cela tient à ce que les vapeurs de construction française sont les seuls qui touchent une prime ;

Attendu qu'aucune contradiction n'a été apportée à ces déclarations de la part du Gouvernement et que, dès lors, la preuve est faite, jusqu'à l'évidence, que nos armateurs ont toute liberté pour changer leurs chaudières hors de France, sous les conditions fixées par l'art. 8 de la loi de vendémiaire an II, modifié actuellement par la loi de mars 1902 ;

Attendu qu'il y a là une réfutation directe et décisive de l'objection tirée par l'administration des Douanes dans ses conclusions de ce que le numéro 526 du tableau A, annexé à la loi du 4 janvier 1892, taxe spécialement les chaudières et de la conclusion qu'elle en déduit que l'incorporation d'une chaudière à un navire constitue une importation en France de cet objet ;

Attendu, en ce qui touche les considérations d'ordre et d'intérêt publics invoquées par l'administration des Douanes, qu'au point de vue de l'ordre public bien entendu, qui consiste dans le respect et la garantie des libertés de tous et de chacun, il y a lieu de se féliciter de la pensée libérale qui a présidé à la rédaction de l'art. 5 de la loi de vendémiaire et à celle de l'art. 15 de la loi de mars 1902 ;

Attendu que ces législateurs ont compris que la prospérité générale d'une nation dépend de la prospérité de chacune des industries qui la composent, industries toutes solidaires entre elles ; que, sous un régime d'égalité des citoyens devant la loi, l'industrie essentiellement nationale de nos armateurs, qui paient comme les autres contribuables des impôts à l'Etat, a droit, comme toutes les autres industries et au même

Digitized by Google

titre, en vue de son existence et de son libre développement, à la protection des lois ;

Attendu, par suite, que c'est vainement que l'administration des Douanes invoque à son profit un arrêt de cassation du 30 mars 1842, en soutenant qu'aucun texte de loi ne laisse aux armateurs qui fréquentent les ports étrangers la faculté d'y acheter et de rapporter en France avec franchise des objets qui sont grevés de droits par les dispositions générales d'ordre et d'intérêt publics qui tendent à protéger l'industrie nationale contre la concurrence étrangère ;

Attendu qu'il convient d'observer que cet arrêt ne peut pas être utilement invoqué dans l'espèce actuelle, parce qu'il a été rendu sous l'empire d'une législation prohibitive, de la loi de 1793, dite acte de navigation, législation qui a été abrogée par la loi libérale de 1866 sur la marine marchande, qui, malgré les modifications qu'elles a subies depuis, a été maintenue en ce qui concerne le bénéfice qu'elle a établi au profit des armateurs, d'acheter, sous certaines conditions, des navires à l'étranger ;

Attendu que les chambres de commerce françaises ont été unanimes, en 1866, à réclamer l'abolition des prohibitions surannées de l'acte de navigation de 1793, dans l'intérêt du développement de la marine marchande nationale, pour lui permettre de soutenir la concurrence avec la marine marchande de l'Angleterre ;

Attendu, en effet, qu'à la suite de la réforme de la législation anglaise, en 1846, qui avait brisé les barrières de la douane prohibitive en ne conservant que la douane fiscale et aboli l'acte de navigation de Cromwell, en 1850, la marine marchande de l'Angleterre avait pris un essor prodigieux, en raison du bon marché de la construction des navires, grâce au nouveau régime économique, ce qui avait permis aux armateurs d'abaisser considérablement le prix du fret ;

Attendu, dès lors, que sous peine d'entraver le développement de notre marine marchande nationale et de la réduire au rôle humiliant de faire exclusivement de la navigation au cabotage, il importait d'abroger une législation qui, par la surélévation de prix des navires construits en France, due à l'action des tarifs prohibitifs, mettait nos armateurs dans un état d'infériorité manifeste vis-à-vis de leurs concurrents d'Angleterre, en les obligeant à maintenir leur fret à un taux élevé, d'autant que cette élévation du fret était augmentée

Digitized by Google

encore par la privation, résultant de la législation prohibitive, de fret de retour ;

Attendu que la loi de 1866, s'inspirant de ces principes, a aboli la législation prohibitive antérieure et que, malgré les lois postérieures qui l'ont modifiée, la faculté au profit de nos armateurs d'acheter des navires à l'étranger a été maintenue ;

Attendu ainsi qu'il faut écarter l'argument tiré de l'arrêt de cassation du 30 mai 1842, d'autant qu'il s'agissait, dans l'espèce sur laquelle a statué l'arrêt susdit, d'une chaîne en fer qui aurait pu être frauduleusement débarquée, alors que dans le procès actuel il s'agit d'une chaudière incorporée au vapeur et qui remplace une chaudière figurant à l'inventaire de francisation ;

Attendu que l'administration des Douanes insiste pour obtenir la réformation du jugement dont est appel en invoquant des considérations générales d'ordre et d'intérêt publics tendant à protéger l'industrie nationale contre la concurrence des produits étrangers ;

Attendu, à cet égard, qu'il est facile d'apaiser les inquiétudes de l'administration en lui démontrant que le travail national, pris dans son ensemble, n'a rien à redouter de la concurrence des produits étrangers ;

Attendu, en effet, que les achats de produits étrangers se font en échange d'une contre-valeur, c'est-à-dire que les produits se paient avec des produits, en sorte que, quelle que soit la valeur des produits étrangers achetés, il faut nécessairement qu'une valeur égale de produits de notre travail national soit exportée pour les payer ;

Attendu que c'est là une vérité qui s'impose par son évidence, si l'on se rend compte que le paiement, même sous forme de numéraire, ne peut s'en effectuer que parce que des produits du travail français ont été exportés dans les pays de mines d'or ou d'argent pour payer la valeur de ces métaux précieux, en sorte que, dans tous les échanges internationaux, le travail national paie la valeur du produit étranger ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu, dès lors, de se préoccuper de cette hypothèse, que l'administration des Douanes semble envisager avec crainte, d'un armateur français, qui remplacerait aujourd'hui le mobilier du navire, le lendemain la voilure ou les machines, une autre fois tout ou partie de la coque, de façon qu'on arriverait à faire d'un vieux navire un

Digitized by Google

bâtiment neuf dans toutes ses parties, bâtiment qui serait français, sans avoir payé les droits fixés par nos lois protectrices ;

Attendu qu'une pareille hypothèse d'ailleurs est tout à fait chimérique, contraire à la pratique du commerce maritime et à l'intérêt bien entendu de nos armateurs, qui connaissent le prix du temps, qui savent que le temps est de l'argent et qui n'iraient pas s'attarder à faire sans utilité à leurs navires des réparations qui seraient ruineuses par les lenteurs apportées à la navigation ;

Par ces motifs,

Dit que l'administration des Douanes est irrecevable et mal fondée dans son appel, l'en déboute ;

Confirme le jugement de M. le juge de paix du canton est de La Rochelle dont est appel ;

Dit que le jugement sortira son plein et entier effet pour être exécuté selon sa forme et teneur ;

Condamne l'administration des Douanes à l'amende d'appel et aux nouveaux dépens. »

Du 11 novembre 1902. — Prés. : M. Martineau ; M. Emery-Debrousses, subst. ; plaid. : Me Chatonet, avoué.

Observation. — L'article 8 de la loi du 27 vendémiaire an II a été, depuis les faits qui ont motivé le jugement rapporté, modifié par l'article 15 de la loi du 7 avril 1902. Désormais les réparations peuvent atteindre 15 fr. par tonneau de jauge brute totale, sans que le navire soit réputé bâtiment étranger. Voyez le texte de la dite loi, ce Rec., XVII, p. 660 et suiv.

Voyez l'arrêt de la Cour de cassation, cité par le jugement rapporté, du 30 mai 1842, *Sirey*, 42. 1. 528.

Sur l'acte de navigation du 21 septembre 1793 et la loi du 19 mai 1866, comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 58.

Il y aurait peut-être certaines réserves à faire au sujet des doctrines économiques du jugement rapporté. Voyez Cauwès, *Cours d'économie politique*, t. II, n° 734.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

13 août 1902

Vente à livrer. Vapeur. Délai déterminé. Remise d'un ordre. Mention d'un navire dans le port. Marché non modifié. Vendeur. Désignation d'un autre navire. Délai non expiré. Possibilité. — Vente à livrer. Vapeur. Délai déterminé. Expiration. Acheteur. Absence de mise en demeure. Marché. Prorogation. Non lieu à résiliation.

Navires : « Saint-Augustin » et « Abd-el-Kader ».

I. — La vente ferme d'une marchandise à livrer par vapeur, dans un délai déterminé, ne perd pas son caractère par la remise d'un ordre mentionnant le nom d'un navire qui se trouve dans le port.

Cette remise d'ordre n'est que l'indication du lieu où la marchandise est à prendre, et laisse toute latitude au vendeur pour livrer la marchandise provenant d'un autre vapeur, pourvu que la livraison soit offerte dans les délais voulus.

II. — La vente ferme d'une marchandise à livrer par vapeur, dans un délai déterminé, n'est pas résiliée par le seul fait du défaut de livraison à l'expiration de ce délai ; tant que l'acheteur n'a pas mis le vendeur en demeure de livrer, le marché est considéré comme prorogé par tacite réconduction.

Lumbroso c. Peyrouse.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le sieur Lumbroso a verbalement vendu au sieur Peyrouse, négociant à Orange, la quantité de 500 quintaux métriques environ avoine Tunisie, nouvelle récolte, sur poids garanti de 47-48 à l'hectolitre, à la trémie conique, de qualité marchande et de recette, exempte de pourri, mouillé ou avarié, sans ergots, livraison par vapeur, courant juin dernier, à 16 fr. 50 les 100 kilogs, sur quai Marseille, toiles location prises pour le compte de l'acheteur réglées à un poids uniforme, paiement comptant, escompte 1 o/o ;

Attendu que, le 27 juin, le sieur Lumbroso a fait parvenir

Digitized by Google

au sieur Peyrouse un bon de livraison de la marchandise avec indication que cette marchandise se trouvait au débarquement du navire *Saint-Augustin* ;

Attendu que le sieur Peyrouse, n'ayant pas trouvé la marchandise au débarquement du navire *Saint-Augustin*, a déclaré au sieur Lumbroso qu'il considérait la vente comme purement et simplement résiliée ;

Attendu que Lumbroso soutient qu'à la date du 29 juin, il aurait avisé son acheteur que la marchandise n'avait pas été embarquée sur le *Saint-Augustin*, mais sur un autre vapeur, l'*Abd-el-Kader* ;

Attendu que Peyrouse soutient n'avoir pas reçu ce mémorandum lui substituant le navire *Abd-el-Kader* au navire *Saint-Augustin*, et que, ce navire *Abd-el-Kader* n'étant pas arrivé à Marseille en juin, il a droit à la résiliation pure et simple ;

Attendu que la remise d'un ordre mentionnant le nom d'un navire, pour une marchandise se trouvant dans le port, ne saurait modifier la nature de la vente intervenue entre les parties ; que cette vente n'a pas perdu son caractère de vente ferme avec obligation de livrer dans un laps de temps déterminé ;

Que cette remise d'ordre doit être considérée comme une simple indication du lieu où la marchandise est à prendre, mais laisse toute latitude au vendeur pour livrer la marchandise provenant d'un autre vapeur, pourvu que la livraison soit offerte dans les délais voulus ;

Attendu que l'expiration du terme ne suffit pas à elle seule pour obtenir la résiliation : que, tant qu'une mise en demeure de livrer n'est pas intervenue, le marché est considéré comme prorogé par tacite réconduction ;

Attendu que c'est Lumbroso le premier qui a mis en demeure son acheteur de recevoir, à la date du 5 juillet, et ce dans les vingt-quatre heures de la réception de la mise en demeure ;

Attendu que, Peyrouse n'ayant pas satisfait à cette mise en demeure, c'est à bon droit que Lumbroso demande à être autorisé à faire vendre aux enchères la marchandise pour compte de Peyrouse ;

Par ces motifs,

Déboute Peyrouse de ses fins tant principales que subsidiaires ; de même suite autorise le sieur Lumbroso à faire

Digitized by Google

vendre aux enchères publiques, par le ministère de M. Etienne Martin, courtier assermenté, à ce requis, les 625 sacs d'avoine Tunis dont s'agit, et à s'appliquer le net produit de la vente en déduction de sa facture ; de même suite condamne Peyrouse à payer au sieur Lumbroso la différence entre le net produit de la vente et le prix convenu, et c'est avec intérêts de droit et dépens. »

Du 13 août 1902. — Prés. : M. Sauze ; plaid. : Mes Valensi et Autran, avocats.

Observations. — I. — Jugé qu'en cas de vente à livrer sur mois, l'indication d'un navire par le vendeur constitue un simple renseignement. Voyez Havre, 9 mars 1885, *H.*, 85.1.78. Comp. Marseille, 5 juin 1873, *M.*, 73.1.229 ; 7 octobre 1874, *M.*, 75.1.59 ; 18 décembre 1857, *H.*, 58.2.93.

II. — Voyez en ce sens Havre, 16 août 1893, ce Rec., IX, p. 508 et la jurisprudence en note ; Marseille, 12 janvier 1898, *M.*, 98.1.211 ; 4 mai 1894, *M.*, 94.1.227 ; 4 avril 1900, *M.*, 1900.1.221. Comp. pour le cas de vente sur mois Havre, 8 août 1894, ce Rec., X, p. 424 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

3 novembre 1902

Vente coût, fret et assurance. Défaut de qualité. Acheteur tenu de recevoir. Bonification. Refus de réception. Vente aux enchères. Compte de l'acheteur.

En matière de vente coût, fret et assurance, l'acheteur est tenu de recevoir, nonobstant le simple défaut de qualité, sauf bonification.

La vente aux enchères publiques, faite sur son refus de recevoir, a donc lieu pour son compte et à ses frais.

Golisciani c. Barthélemy.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que Golisciani, de Naples, a vendu à Barthélemy, de Marseille, une certaine quantité de pommes de terre extra de Naples caf. Marseille ;

Attendu que, sur la contestation de qualité élevée par l'acheteur, il a été procédé à une expertise de laquelle il

Digitized by Google

résulte que les marchandises en litige se trouvaient entachées d'un vice propre leur faisant perdre un tiers de leur valeur;

Attendu qu'il n'a rien été établi à l'audience qui soit de nature à infirmer les appréciations de l'expert ;

Attendu que la marchandise a été vendue aux enchères publiques pour compte de qui il appartiendrait; que la vente a produit la somme de 578 fr. 15 ;

Attendu que, par suite des principes qui régissent les marchés coût, fret et assurance, l'acheteur est tenu de recevoir, nonobstant le simple défaut de qualité et sauf bonification ; que la vente a donc été faite pour le compte de Barthélemy, qui doit à Golisciani le prix convenu diminué d'un tiers à titre de bonification ;

Attendu que, le prix convenu de 1.043 fr. 45 se trouvant ramené à 696 fr., Barthélemy a payé, par le produit brut de la vente, 578 fr. 15 et reste débiteur encore d'une différence de 117 fr. 85 ;

Attendu que Barthélemy, qui aurait dû recevoir sous réserve de bonification, doit encore supporter les frais de vente, stationnement et accessoires, auxquels a donné lieu son refus pur et simple de recevoir, soit 159 fr. 40, en tout 277 fr. 25 ;

Par ces motifs,

Condamne Barthélemy à payer à Golisciani la somme de 277 fr. 25, montant des causes ci-dessus stipulées, pour solde de tout compte, avec intérêts de droit ; dépens partagés, à l'exception de ceux de l'expertise qui restent à la charge de Golisciani. »

Du 3 novembre 1902. — Prés.: M. Dauphin ; plaid. : Mes Autran et Village, avocats.

Observation. — La jurisprudence, après avoir décidé que le défaut de qualité ne pouvait donner lieu à résiliation de la vente coût, fret et assurance qu'au cas de fraude, admet cependant la résiliation lorsque l'infériorité de qualité est telle qu'elle dénature la marchandise. Voyez Marseille, 16 novembre 1885, ce Rec., I, p. 380 et la note ; 29 août 1893, *M.*, 93. 1. 297; 14 janvier 1896, *M.*, 96. 1. 96 ; 16 mars 1896, *M.*, 96. 1. 166 ; Aix, 26 février 1896, ce Rec., XI, p. 740 et la note ; Marseille, 8 décembre 1896, *M.*, 97. 1. 74. Comp. Bordeaux, 15 septembre 1887, ce Rec., III, p. 577 ; Paris, 20 mai 1887, *ibid.*, III, p. 271 ; Havre, 16 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 87 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

9 janvier 1903

Débarquement. Quarantaine. Port de destination. Obligation de débarquement rapide. Consignataire du navire. Frais exposés. Débarquement d'une partie de la cargaison. Frais à la charge des réceptionnaires. Part proportionnelle.

Navire : « Goorkha »

Lorsque, pour éviter une quarantaine, un navire est obligé de quitter le port de destination, sauf à débarquer sa cargaison dans un délai très court, que le consignataire du navire a exposé des frais en vue du débarquement rapide de la totalité de la cargaison, mais qu'une partie seulement a pu être débarquée, les réceptionnaires de cette partie ne sont pas tenus de payer tous les frais exposés, mais seulement une portion calculée en répartissant ces frais sur toute la cargaison à débarquer.

Ralli frères et autres c. British India et Savon frères.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que le vapeur *Goorkha*, de la British India, est arrivé à Marseille le 18 décembre 1901, porteur d'une certaine quantité de marchandises à destination de ce port, exactement 477 tonnes ;

Attendu que, venant de pays contaminé par la peste, le capitaine, après la visite médicale au Frioul, fut mis en demeure d'opter entre la quarantaine réglementaire ou le relèvement sur Londres, son port final de destination, avec faculté de débarquer au Frioul sa partie de cargaison à destination de Marseille dans le délai de vingt-quatre heures prolongé d'autant, vu le mauvais temps ;

Attendu que le *Goorkha* avait été annoncé à son consignataire comme porteur de 600 tonnes à destination de ce port ; que le consignataire, prenant alors ses dispositions pour le débarquement rapide de la cargaison au Frioul, traita à cet effet avec MM. Savon frères, entrepreneurs de débarquement, qui s'engageaient à faire le travail en régie ;

Attendu que, quoique annoncé pour 600 tonnes, le *Goorkha* n'en portait réellement que 477 à destination de Marseille ;

Que, malgré les diligences faites, il ne put mettre à terre dans les 48 heures de son séjour au Frioul que 291 tonnes, remportant à Londres le solde de 186 tonnes, qui n'y fut mis qu'à son retour ;

Attendu que, la note des frais de débarquement de Savon frères, payée par la Britisch India, s'élevant à 13.846 fr. 10, répartie entre les 291 tonnes débarquées au Frioul, fait ressortir à 47 fr. 50 la tonne le coût moyen du débarquement ;

Attendu que Ralli et consorts, réceptionnaires des 291 tonnes, protestent contre cette répartition qui grève leur marchandise de frais excessifs ; qu'ils demandent que la répartition soit faite sur les 600 tonnes annoncées ou prévues ;

Attendu que les frais engagés et exposés par le consignataire l'ont été dans la prévision de 600 tonnes à débarquer ;

Qu'il appartenait au dit consignataire ou à la Compagnie British India de faire un calcul aussi exact que possible de la marchandise à destination de Marseille, de façon à ne pas exposer des frais inutiles ou disproportionnés ;

Qu'il appartenait aussi à la British India, après avoir engagé ces frais, de les utiliser à ses frais, risques et périls pour le débarquement de la totalité de la cargaison destinée à Marseille ;

Que, en réalité, les frais prévus et faits pour un débarquement éventuel de 600 tonnes doivent être équitablement répartis au prorata de ces 600 tonnes ;

Que décider autrement serait faire supporter aux réceptionnaires des 291 tonnes la conséquence de faits auxquels ils sont complètement étrangers, et qu'il était au contraire au pouvoir de la British India de modifier ou d'empêcher, soit en exposant des frais moindres, soit en accélérant d'une façon quelconque le débarquement ;

Que sinon il en résulterait une inégalité flagrante entre les 291 tonnes débarquées et les 186 tonnes remportées à Londres, toutes marchandises dans la même situation avec la même destination ;

Attendu que la répartition sur 600 tonnes, au lieu de 277, fait ressortir le coût à 23 fr. 50 la tonne, au lieu de 47 fr. 50;

Que Ralli et consorts, qui ont payé sous réserves, sont fondés à réclamer le remboursement de la différence ;

En ce qui concerne les fins en garantie de la British India contre Savon frères :

Digitized by Google

Attendu que ces derniers ont été réglés par la British India sans aucune protestation ni réserve, qu'ils sont étrangers au débat qui s'agite entre la British India et les réceptionnaires ;

Par ces motifs,

Condamne la British India à rembourser :

1° A Ralli frères, 2 fr. 75 ;

2° A Beau et Cie, 52 fr. 95 ;

3° A Vallette et Jullien, 136 fr. 60 ;

Avec intérêts de droit et dépens, y compris les frais et honoraires de l'arbitre rapporteur, taxés à 115 fr. ;

Déboute la British India de ses fins en garantie à l'encontre de Savon frères et la condamne encore aux dépens de ce chef. »

Du 9 janvier 1903. — Prés.: M. Magnan, prés.; plaid.: Mes Autran, Estrangin et Estier, avocats.

Observation. — Voyez Havre, 22 septembre 1897, ce Rec., XIII, p. 529 ; Anvers, 26 septembre 1899, *ibid.*, XV, p. 238 et les notes. Comp. Marseille, 6 et 7 août 1901, *ibid.*, XVII, pp. 148 et 449 et les notes ; Havre, 5 novembre 1889, *H.*, 89. 1.259.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

13 février 1903

Connaissement fictif. Porteur de bonne foi. Capitaine. Armateur. Délivrance ou paiement au cours du jour de l'arrivée du navire. Obligation. Armateur. Preuve de la fraude. Mauvaise foi du porteur. Libération.

Navire : « Mitir Argyri ».

Le porteur de bonne foi d'un connaissement fictif a le droit de réclamer à l'armateur et au capitaine la délivrance de la marchandise énoncée sur ce connaissement, et à défaut d'en exiger le paiement au cours du jour de l'arrivée du navire. L'armateur ne peut se libérer de son obligation qu'en prouvant la fraude commise dans la création du connaissement et la mauvaise foi du porteur.

Marmorosch Blank et Cie c. Michalinudis et Cap. Kakaroukas.

Digitized by Google

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Marmorosch Blank et Cie, banquiers à Bukarest, sont tiers porteurs réguliers d'un connaissement constatant que, le 13 septembre 1902, il aurait été chargé à Braïla par le sieur Siegfried Mendl, sur le vapeur *Mitir Argyri*, capitaine Kakaroukas, appartenant à Michalinudis, 100.000 kilogs avoine; que le dit navire est arrivé à Marseille le 29 septembre 1902 ; que, à la date du 11 novembre, les demandeurs ont réclamé la livraison de la marchandise; que, faute de livraison, ils ont cité en paiement de la valeur de la dite marchandise l'armateur qui comparaît et le capitaine qui fait défaut ;

Attendu que l'armateur soutient qu'il s'agit en l'espèce d'un connaissement fictif, mentionnant une partie de marchandises qui n'aurait jamais été chargée, et qui serait le résultat d'un concert frauduleux entre le sieur Mendl, le capitaine et les demandeurs ;

Attendu que la fraude ne se présume point, qu'elle doit être prouvée à l'encontre de la partie incriminée ;

Attendu que, en admettant qu'il s'agisse d'un connaissement fictif, créé frauduleusement par le capitaine et le chargeur, il n'est nullement prouvé que Marmorosch Blank et Cie, cessionnaires du connaissement, aient participé à la manœuvre dolosive et ne soient pas des porteurs de bonne foi ; que, en cette dernière qualité, ils sont fondés à réclamer à l'armateur engagé par la signature de son capitaine la délivrance de la marchandise énoncée par le connaissement et, à défaut, en exiger le paiement au cours du jour de l'arrivée du navire ; que, sans doute, si le même débat s'agitait en présence de la masse des créanciers de la faillite Mendl, on pourrait ou devrait rechercher à quelle date le connaissement a été effectivement négocié et transmis aux demandeurs et si cette négociation peut être opposable à la masse ou à son représentant; mais attendu que le présent débat ne met en cause que les porteurs du connaissement et l'armateur débiteur de la marchandise, que ce dernier est engagé purement et simplement à l'égard des premiers ;

Par ces motifs,

Statuant contradictoirement à l'encontre de Michalinudis et par défaut à l'encontre du capitaine Kakaroukas, non comparaissant, joint les instances introduites contre ces deux

Digitized by Google

défendeurs et condamne Michalinudis et Kakaroukas conjointement et solidairement à payer à Marmorosch Blank et Cie la valeur au 29 septembre 1902 des 100.000 kilogs avoine objet du litige, au cours qui sera fixé par le syndicat des courtiers assermentés de Marseille ;

Avec intérêts de droit et dépens. »

Du 13 février 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Autran et Bonnafons, avocats.

Observation. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 708 ; Bordeaux, 23 octobre 1889, ce Rec., V, p. 377 ; Marseille, 18 mai 1892, *ibid.*, VIII, p 105 ; Havre, 8 août 1892, *ibid.*, VIII, p. 87 ; Aix, 27 décembre 1892, *ibid.*, IX, p. 492 ; Havre, 8 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 75 ; Anvers, 25 novembre 1886, *ibid.*, II, p. 586 ; Cour suprême de judicature d'Angleterre, 9 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 151 ; Chambre des lords d'Angleterre, 26 novembre 1895, *ibid.*, XIV, p. 545 et les notes sous ces décisions. Sur la question de bonne foi, comp. Aix, 22 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 510.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

5 mars 1903

Vente sur embarquement. Vendeur. Désignation d'un navire. Modification du contrat. Risques à la charge de l'acheteur. Acceptation de l'acheteur. Impossibilité de l'exiger. Navire retenu par les glaces. Chargement. Inexécution du marché. — Vente sur embarquement. Force majeure. Evénement imprévu. Impossibilité absolue d'exécution. Résiliation. Danube. Glaces prématurées. Evénement à prévoir. Autres navires parvenus à destination. Absence de force majeure.

Navire : « Sagamore ».

I. — En matière de vente sur embarquement, le vendeur ne saurait obliger son acheteur à accepter la désignation d'un navire, ce qui modifierait la nature du contrat et mettrait les risques de route à sa charge.

Par suite, le chargement à bord d'un navire retenu par les glaces doit être considéré comme ne remplissant pas les conditions du marché.

Digitized by Google

II. — En matière de vente sur embarquement, la force majeure, pour délier le vendeur de son obligation, doit consister dans un événement imprévu, le mettant dans l'impossibilité matérielle et absolue de remplir cette obligation.

Tel n'est pas le cas de la prise prématurée d'un fleuve (le Danube) par les glaces, alors surtout que cet événement était à prévoir et que d'autres navires, chargés dans les premiers jours du délai fixé pour l'embarquement, ont pu arriver au port de destination.

PIAZZA ET RIZZI c. HUBSCHER.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le 1er décembre 1902 Hubscher à vendu à Piazza et Rizzi 800 quintaux environ haricots du Danube moralement conformes à l'échantillon déposé en mains de M. Tédesco, courtier, embarquement courant décembre ;

Attendu que les acheteurs demandent la résiliation du marché, faute d'exécution ;

Attendu que le vendeur prétend que cette exécution aurait été rendue impossible en fait par un cas de force majeure, à savoir la prise et la clôture par les glaces, à partir du 6 décembre, de tous les ports du Danube ; que, d'ailleurs, à tout événement, il aurait rempli son engagement en chargeant la marchandise, le 25 décembre, à bord du *Sagamore*, retenu par les glaces dans le port de Braïla, et en désignant ce navire à ses acheteurs ;

Attendu, sur ce dernier point, que, débiteur d'une marchandise vendue sous la condition d'embarquement dans un délai déterminé, le vendeur ne pouvait imposer à ses acheteurs l'acceptation de la désignation d'un navire qui eût modifié la nature même du contrat, ni par suite spécialiser d'avance la marchandise de façon à mettre sous une forme quelconque les risques de route à la charge des acheteurs ; que le chargement à bord d'un navire déjà et encore immobilisé par les glaces, et manifestement hors d'état de partir, doit être considéré comme inopérant et de nul effet ; qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à ce moyen subsidiaire ;

Attendu, sur le moyen principal, fondé sur la force majeure, que, pour délier l'une des parties de ses obligations, le cas de force majeure doit consister dans un événement fortuit et imprévu qui met cette partie dans l'impossibilité matérielle

Digitized by Google

et absolue de remplir son engagement ; que tel n'est pas le cas de l'événement dont s'agit, à savoir la prise prématurée du Danube par les glaces, en décembre ; que, en effet, outre qu'il s'agit là d'un événement climatérique, habituel à ces régions et nécessairement prévu pour une date plus ou moins rapprochée au moment des accords, il est constant, d'autre part, que des navires chargés en décembre dans le Danube sont arrivés ou ont pu arriver à Marseille ; qu'il suffit pour celà qu'ils aient quitté le Danube avant le 6 décembre ; que Hubscher aurait donc pu ou faire plus de diligence pour charger avant le 6 ou affecter à l'exécution de son marché la marchandise arrivée par l'un des dits navires, et remplissant si possible les conditions des accords ; que, dans tous les cas, si l'exécution du contrat a rencontré, par suite de circonstances climatériques, des difficultés plus ou moins sérieuses, elle n'était pas matériellement ni absolument impossible ; que Hubscher est donc mal fondé à exciper de la force majeure ;

Par ces motifs ;

Résilie à l'encontre de Hubscher le marché en litige et le condamne à payer à Piazza et Rizzi la différence entre le prix convenu et le cours de la marchandise au 31 décembre 1902, dernier jour utile pour l'embarquement ; pour fixer ce dernier cours nomme M. X. expert qui, après serment préalablement prêté en mains de M. le Président, procédera en prenant l'échantillon cacheté déposé en mains de M. Tédesco, courtier; et c'est avec intérêts de droit et dépens. »

Du 5 mars 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Autran et Talon, avocats.

Observations. — I. — Comp. Marseille, 23 février 1898, ce Rec., XIII, p. 803 ; Havre, 28 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 424 ; Marseille, 4 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 337 ; Aix, 17 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 519 et les notes sous ces décisions.

II. — Voyez Marseille, 11 février 1892, ce Rec., VII, p. 570 et la note ; Cassation, 5 novembre 1894, *ibid.*, X, p. 388.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par M. L. KOCH, avocat à Marseille

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

11 décembre 1901

Abordage. Remorquage. Remorqueur. Remorqué. Unité nautique. Faute de l'équipage. Navire fautif. Obéissance à un ordre incorrect. Responsabilité. Définition de l'équipage. Remorqueur. Personne exerçant le commandement placée sur le navire remorqué. Equipage du remorqueur. Collision entre le navire remorqué et un autre navire. Cause. Fausse manœuvre du remorqueur. Ordre donné par le pilote. Pilote à bord du remorqué. Remorqueur. Responsabilité.

Navires : « Cuxhaven », « Nor » et « Achroite ».

Lorsqu'un abordage se produit entre un navire à la remorque et un autre navire, bien qu'au point de vue de la responsabilité la traîne, soit l'ensemble formé par le remorqueur, la remorque et le navire remorqué, doive être considérée comme un tout indivisible, il ne s'ensuit pas que toujours le navire remorqué, entré en collision avec l'autre, puisse être tenu comme seul responsable des avaries qui en résultent. La responsabilité retombe, au contraire, sur le propriétaire du navire dont une des personnes de l'équipage a causé l'abordage par sa faute.

Dans l'équipage d'un navire, d'après le paragraphe 481 du Code de commerce, sont compris le capitaine, les matelots et toutes les personnes qui sont employées au service du navire ou y remplissent une fonction.

C'est d'après ces principes qu'il convient de déterminer la responsabilité en cas d'abordage.

Or, si la traîne constitue une unité nautique, on ne peut en déduire que les équipages des navires unis par la remorque forment l'équipage de la traîne ou que l'équipage de l'un des navires puisse être toujours considéré comme faisant

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 554.

Digitized by Google

partie de l'équipage de l'autre ; il n'en est ainsi que lorsque l'un des navires se trouve par rapport à l'autre dans une situation de dépendance, selon la nature du service rendu.

Par suite, la responsabilité du remorqueur, en cas d'abordage du navire remorqué avec un autre navire, n'est pas forcément toujours engagée, surtout lorsque le commandement appartient au navire remorqué.

Si la collision a pour cause une manœuvre ou une faute du navire remorqué, qui ne se rattachent en rien aux mouvements du remorqueur et à la nature du service rendu, c'est le navire remorqué seul qui en supporte les conséquences. Mais si c'est en suivant la direction donnée par le remorqueur, ce qu'il est obligé de faire, que le navire remorqué en a abordé un autre, la cause de la collision remonte à la manœuvre effectuée par le remorqueur et la responsabilité de ce dernier est engagée même si cette manœuvre est imputable à la faute d'une des personnes de son équipage.

Il y a faute de l'équipage, même lorsqu'il n'a fait qu'obéir à un ordre donné, de telle sorte qu'il n'est pas coupable. Et il y a faute de l'équipage du remorqueur lorsque l'ordre incorrect est donné par une personne qui ne se trouve pas à bord de ce navire, mais qui en a le commandement, car cette personne, du moment qu'elle commande au remorqueur, doit être considérée comme faisant partie de son équipage.

En conséquence, lorsque l'abordage s'est produit par suite de ce fait que, le remorqueur, au lieu de suivre la route primitive, ayant, sur l'ordre du pilote qui à bord du navire remorqué exerçait le commandement en commun avec le capitaine, fait un mouvement sur bâbord et tenté par une marche à toute vitesse de passer à l'arrière d'un autre navire, le navire remorqué n'a pu décrire une erre suffisante, bien qu'ayant suivi le mouvement, pour éviter le navire et l'a abordé, le propriétaire du remorqueur est responsable des conséquences de la collision causée par l'ordre incorrect auquel il a obéi.

WILLIAM ROBERTSON C. SCHRADER ET WREDE.

Du 11 décembre 1901. — 1re Chambre.

OBSERVATION. — Aux termes du paragraphe 738 du Code de Commerce, l'armateur n'est pas responsable de la faute du *pilote obligatoire*, cause d'un abordage. Comp. Anvers,

Digitized by Google

4 juillet 1894, ce Rec., X, p. 472 ; Tribunal supérieur hanséatique, 13 novembre 1885, *ibid.*, I. p. 526. *Adde*, Tribunal supérieur hanséatique, 5 février 1902, *ibid.*, XIII, p. 703, et la note.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

1er novembre 1902

Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 160. Insolvabilité de l'assureur. Assuré. Choix. Résiliation ou nouvelle assurance. Frais dus par l'assureur primitif. Faillite de l'assureur. Primes arriérées. Frais de nouvelle assurance. Compensation.

D'après l'article 160 du Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, « si l'assureur est devenu insolvable, l'assuré est en droit, à son choix, ou de résilier le contrat et d'exiger le remboursement de la prime totale ou de la retenir, ou de contracter une nouvelle assurance aux frais de l'assureur ».

L'assureur devenu insolvable ne peut donc exiger de l'assuré qui a opté pour une nouvelle assurance, le paiement des primes arriérées que sous déduction des frais de la nouvelle assurance.

Cette compensation, jusqu'à due concurrence, a lieu même en cas de faillite, car la créance des primes en retard n'est entrée dans la masse que grevée de la dette éventuelle des frais de la nouvelle assurance.

Il importe peu que l'assuré n'ait manifesté son choix et contracté cette nouvelle assurance que postérieurement à la déclaration de faillite de l'assureur primitif : la dette des frais de nouvelle assurance, en effet, était corrélative à la créance des primes, bien que conditionnelle, et le choix de l'assuré n'a fait, en réalisant la condition qui rétroagit, que la rendre définitive.

SYNDIC DE LA FAILLITE DE LA « PATRIOTISCHE ASSEKURANZ COMPAGNIE » C. C. WEHRHAHN.

Du 1er novembre 1902 — 1re Chambre.

OBSERVATION. — Voyez Règlement de Hambourg sur les assurances, art. 160, ce Rec., XVI, p. 721. Comp. Cour



suprême de Christiania, 3 août 1900, *ibid.*, XVII, p. 373; Code de commerce français, art. 346.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

3 février 1902

Assurances maritimes. Assurance sur profit espéré. Police. Clause. Marchandise assurée. Défaut de livraison à l'assuré. Règlement par perte totale. Marchandise arrivée au port de destination. Marques effacées. Spécialisation impossible. Vente aux enchères. Net produit. Versement au réceptionnaire. Livraison de la marchandise. Equivalence. Absence de perte totale. Règlement par avaries. Règlement de Brême sur les assurances. Détermination des avaries. Règles prescrites pour les assurances sur facultés. Assurance sur profit espéré. Justification du dommage. Règles inapplicables.

Dans une assurance sur profit espéré, lorsque la police stipule qu'au cas où la marchandise n'arrivera pas au port de destination ou ne sera pas livrée à l'assuré, le règlement de l'indemnité se fera par perte totale, si la marchandise, bien qu'arrivée au port de destination, par suite de l'effacement des marques qui en rend la spécialisation impossible, n'est pas livrée en nature au destinataire, mais est vendue aux enchères et si le net produit de la vente en est remis au réceptionnaire, ce versement équivaut à la livraison, il ne peut donc être question d'un règlement par perte totale, mais seulement d'un règlement par avaries.

Dans l'assurance sur profit espéré, l'assuré n'est pas tenu à peine de déchéance de suivre pour la justification du dommage les règles édictées par le Règlement de Brême sur les assurances maritimes pour la détermination des avaries dans les assurances sur facultés, il peut recourir à d'autres moyens de preuve.

REISS BROTHERS C. DIE ALLGEMEINE SEEVERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT.

JUGEMENT

« Les demandeurs avaient assuré auprès de la Compagnie défenderesse le profit espéré sur 200 balles coton de Galveston à Brême.

Digitized by Google

Ils réclament le montant de l'assurance pour une balle perdue et pour les 199 balles qui, d'après eux, n'auraient pas été livrées au destinataire ; et ce, en vertu de l'article 29 du Règlement sur les assurances de Brême, auquel se réfère la police et par application d'une clause ainsi conçue : « Pour chaque balle de coton qui, par suite de fortune de mer, n'aura pas atteint le port de destination ou n'aura pas été livrée à l'assuré, les assureurs paieront une part proportionnelle de la somme assurée comme au cas de perte totale ».

Cette clause envisage deux hypothèses : le cas où la marchandise n'arrive pas au port de destination et celui où, bien qu'étant parvenue en ce port, elle n'est pas pour d'autres causes livrée au destinataire.

Or, les 199 balles en question sont arrivées au port de destination, ce fait n'est pas contesté, mais elles n'ont pu être livrées au réceptionnaire, prétendent les demandeurs, parce que la cargaison du navire se composait de balles de coton destinées à divers, que les marques étaient effacées et qu'il avait été, par suite, impossible de distinguer les balles dont il s'agit et d'en reconnaître l'identité. Le deuxième cas prévu par la clause de la police, trouverait donc ici son application.

Mais cette impossibilité d'identifier la marchandise tient à ce que les balles de coton par leur aspect extérieur, leur poids et leur contenu étaient tellement semblables qu'à la suite de l'effacement des marques, il était impossible de les reconnaître d'après les mentions de la facture ou qu'il eut fallu pour cela un travail et des dépenses extraordinaires. Cette similitude d'aspect, qui entraîne forcément une identité de valeur, conduit à admettre qu'il s'agissait moins dans ce cas de la propriété d'un corps certain que de la propriété d'un nombre de balles d'une marchandise déterminée à prendre sur une quantité plus importante ; que le partage de la cargaison, propriété commune des réceptionnaires, pouvait donc se faire en nature, s'ils y consentaient, de façon à attribuer à chacun le nombre de balles qu'il avait à recevoir, et que, dans tous les cas, la vente aux enchères de cette cargaison et la répartition du net produit au prorata entre les réceptionnaires était chose possible.

Cette vente a été faite, à la requête cependant non pas des destinataires, mais des assureurs. Toutefois le net produit en a été versé par eux aux mains du consignataire du navire qui en a effectué la répartition entre les porteurs de connaisse-

Digitized by Google

ments. En acceptant, les destinataires ont ratifié la vente, comme si elle avait été requise par eux-mêmes. En conséquence, puisqu'à la place de la marchandise il a reçu la part correspondante du prix de vente, on peut dire que les 199 balles en litige ont bien été livrées au porteur du connaissement. La somme reçue sur le prix de vente par le réceptionnaire ne peut être considérée, en effet, comme un acompte sur la somme assurée, puisqu'elle n'a pas été payée par les assureurs ; elle représente la marchandise.

Puisque les 199 balles en question ont par le fait été livrées au porteur du connaissement, la clause précitée de la police n'est pas applicable, il ne peut s'agir de perte totale et la seule question à examiner est de savoir si les demandeurs peuvent exiger des assureurs un règlement par avaries.

Sur ce point, la police contient la clause suivante : « Pour les balles de coton qui, au port de destination seront livrées à l'assuré en état d'avarie, l'assurance paiera pour le préjudice subi la même indemnité proportionnelle que celle qui sera mise à la charge des assureurs sur facultés ».

Les assureurs ne contestent pas l'état d'avarie des marchandises, ils ne discutent pas davantage la dispache dressée et qui fixe leur part d'indemnité à payer, en y comprenant la perte totale d'une balle, à 811 marks 54, mais ils prétendent ne pas être tenus à ce paiement parce que la détermination des avaries n'aurait pas été faite conformément aux dispositions de l'article 60 du Règlement de Brême sur les assurances maritimes, auquel la police se réfère, et que d'après cet article « la détermination des avaries dans les assurances sur facultés n'engage la responsabilité des assureurs qu'autant qu'elle a été faite en suivant les règles qu'il prescrit ».

Mais cet article ne concerne que les assurances sur facultés. Dans l'assurance sur profit espéré, assurance dont il s'agit en l'espèce, le Règlement ne contient pour l'établissement du dommage aucune disposition spéciale, alors cependant qu'il prescrit des règles analogues à celles de l'assurance sur facultés pour la détermination des avaries dans les assurances sur corps, au voyage, à l'heureuse arrivée et sur fret. Sans doute, l'assurance sur le profit espéré, c'est-à-dire le gain qu'on espère retirer à l'arrivée des marchandises au port de destination, est intimement liée à l'assurance sur ces marchandises et en suit le sort, mais on ne peut en conclure que les règles établies pour la détermination des avaries dans l'assu-

Digitized by Google

rance sur facultés doivent être suivies lorsqu'il s'agit de justifier du dommage dans l'assurance sur profit espéré. Tout ce que l'on peut admettre c'est que la justification des avaries quand elle est faite pour l'assurance sur facultés suivant les formalités prescrites servira pour établir le dommage à l'égard des assureurs sur profit espéré. Tel est le sens de la clause précitée. Mais lorsque la détermination du dommage n'est nécessaire qu'à l'égard des assureurs sur profit espéré, il ne résulte ni de la police, ni du Règlement de Brême sur les assurances maritimes que l'assuré soit astreint, sous peine de déchéance, à suivre les règles prescrites pour l'assurance sur facultés ; il peut donc faire la justification du préjudice par d'autres moyens de preuve.

En l'espèce, la preuve étant faite, les assureurs doivent être condamnés à payer aux demandeurs à titre d'indemnité la somme de 811 marks, 54. »

Du 3 février 1902. — 1re Chambre.

Observation. — Comp. Règlement général sur les assurances maritimes de Hambourg, art. 133 et suiv., 138, ce Rec., pp. 590, 593.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

5 février 1902

Abordage. Remorquage. Remorqueur. Remorqué. Unité nautique. Responsabilité envers les tiers. Navire remorqué. Rapports entre remorqueur et remorqué. Navire à vapeur. Remorquage. Direction. Responsabilité. Navire à vapeur. Voilier. Remorquage. Nuit. Eloignement des navires. Impossibilité de donner des ordres. Remorqueur. Direction. Voilier. Obligation de suivre la route du remorqueur. Cas exceptionnel. Faculté de s'y opposer. Manœuvre dangereuse. Abordage. Remorqueur. Fausse manœuvre. Responsabilité.

Navires : « Tell », « Flottbek » et « Chapman ».

A l'égard des tiers, c'est-à-dire, comme en l'espèce, envers le navire abordé par un navire remorqué, la traîne, soit l'ensemble formé par le remorqueur, la remorque et le navire remorqué, constitue une unité nautique, l'équipage

Digitized by Google

du remorqueur est considéré, pendant le remorquage, comme au service du navire remorqué et, par suite, comme faisant juridiquement partie de l'équipage de ce dernier ; en conséquence, la responsabilité de l'abordage fautif, quel que soit l'auteur de la faute, incombe toute entière à l'armateur du navire remorqué.

Cette unité nautique de la traîne et la responsabilité qui en résulte pendant le remorquage pour l'armateur du navire remorqué n'existent d'une façon absolue qu'envers les tiers. Dans les rapports entre remorqueur et remorqué elle se modifie, s'atténue ou s'efface même, comme la responsabilité du navire remorqué, devant la dualité qui se présente en fait entre les deux navires et selon les termes du contrat de remorquage qui fixe les droits et les obligations de chacun et détermine surtout la nature du service à rendre par le remorqueur.

Ainsi, en principe, lorsqu'il s'agit de conduire un navire à vapeur de la haute mer dans le port, le remorqueur apparaît au service du navire remorqué comme un simple instrument, une machine avec les hommes qui la font mouvoir préposée à la marche et à la direction du navire, placée, pour ainsi dire, en dehors de lui, et qui ne doit se mettre en mouvement et fonctionner que sous le commandement et d'après les ordres du capitaine du navire. En pareil cas, le remorqueur est sous la dépendance du navire remorqué, l'unité nautique de la traîne et la responsabilité exclusive du navire remorqué pour la manœuvre du remorquage résultent du contrat lui-même.

Mais lorsque le remorqué, comme en l'espèce, est un navire à voiles, qui ne peut signaler ses ordres à l'aide de la sirène à vapeur, que le remorquage s'effectue en pleine nuit et que les nécessités de l'opération exigent une remorque d'une longueur telle que les deux navires sont très éloignés l'un de l'autre, la direction des mouvements n'appartient plus au navire remorqué.

En pareil cas, le navire remorqué est tenu de suivre la route donnée par le remorqueur. Ce n'est que dans des cas exceptionnels, lorsqu'il a la certitude absolue du péril auquel l'expose la direction indiquée, que le capitaine du remorqué peut s'opposer à cette marche en effectuant une manœuvre contraire.

Mais cette manœuvre, qui oblige le remorqueur à larguer la remorque, s'il ne veut être englouti, ou qui entraîne la

Digitized by Google

rupture de la remorque, présente de tels dangers qu'on ne peut reprocher au capitaine du remorqué de ne pas y avoir eu recours, surtout lorsque, comme en l'espèce, il ne pouvait avoir la certitude absolue des risques que la route adoptée par le remorqueur lui faisait courir.

En conséquence, lorsque l'abordage a été occasionné par une fausse manœuvre du remorqueur qui n'a pas effectué son mouvement de façon à permettre au voilier à sa remorque de décrire une erre suffisante pour éviter l'arrière du navire abordé, les conséquence de cette collision, dont le navire remorqué est responsable envers l'abordé, doivent retomber sur le remorqueur dans ses rapports avec le remorqué.

Knöhr et Burchard c. Die Vereinigte Bugsir-und-Frachtschiffahrts-Gesellschaft.

Du 4 février 1902. — 1re Chambre.

Observation. — Voyez compte rendu de la Conférence de Hambourg, Avant-projet de traité international sur les abordages, art. 7, ce Rec., XVIII, p. 245. Comp. Bruxelles, 30 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 189 ; 22 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 487 ; Suprême Tribunal fédéral du Brésil, 22 septembre 1900, *ibid.*, XVII, p. 639 et les notes sous ces décisions. *Adde* Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, ch. VIII. pp. 410 et suiv. ; Tribunal de l'Empire, 11 décembre 1901, ce Rec., XVIII, p. 697.

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

12 décembre 1902

Staries. Connaissement. Clause : « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Obligation de recevoir chaque jour ouvrable. Réceptionnaire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant la durée du délai de débarquement. Impossibilité. Jours ouvrables. Défaut de réception. Surestaries.

Navire : « Altersthal ».

La clause du connaissement stipulant que les destinataires devront recevoir la cargaison à raison de 75 tonnes par jour

ouvrable (*at the rate of not less than seventy-four tons per working day*), ne signifie pas qu'il ne devra être débarqué chaque jour que 75 tonnes, ni plus ni moins.

Cette clause est faite dans l'intérêt des armateurs aussi bien que des chargeurs, elle doit donc être interprétée, en équité et bonne foi, en ce sens que la quantité de 75 tonnes à recevoir chaque jour est un minimum qu'il est loisible au réceptionnaire de dépasser et qu'il peut même, si les circonstances l'en empêchent, ne pas atteindre un jour, pourvu qu'en recevant davantage le lendemain, il fasse compensation.

Sous l'empire d'une telle clause, le réceptionnaire jouit, pour effectuer le débarquement, d'un nombre de jours fixé par le rapport entre la quantité à recevoir quotidiennement et le nombre de tonnes dont se compose la cargaison, mais il doit chaque jour ouvrable continuer la réception de ses marchandises.

Par suite, il n'a pas le droit, après avoir effectué, en dépassant le minimum de réception, le débarquement rapide de la presque totalité de la cargaison, de suspendre le déchargement, en laissant à bord une quantité minime, trente tonnes, en l'espèce, et de tenir le navire immobilisé à sa disposition jusqu'à l'expiration du délai de staries déterminé par la clause en question.

En conséquence, des surestaries sont dues pendant les jours ouvrables où, dans son intérêt personnel, le débarquement a été arrêté par le réceptionnaire.

ACTIENGESELLSCHAFT « ALSTER » c. SCHUMANN ET SPRINGHORN.

Du 12 décembre 1902. — 4e Chambre.

OBSERVATION. — Comp. Rouen, 28 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 20 et la jurisprudence en note.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par MM. P. GOVARE, avocat à Paris, BULTHEEL, avocat, et B. MOREL-SPIERS, docteur en droit, courtier maritime, à Dunkerque.

HAUTE COUR DE JUSTICE

10 avril 1902

Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Obligation de naviguer avec précaution. Absence d'interdiction de manœuvrer. Navire dans le brouillard. Vitesse de trois à quatre nœuds. Vitesse exagérée. Faute. Abordage. Responsabilité.

Navires : « Harmonides » et « Waesland ».

L'article 16 du Règlement international n'oblige pas le navire qui en temps de brume entend le signal d'un autre navire à stopper et à cesser toute manœuvre, il lui impose seulement de naviguer avec précaution ; ne commet donc aucune faute le navire qui, dans ces conditions, exécute une manœuvre pour tâcher d'éviter un abordage.

Par contre, d'après ce même article, commet une faute qui engage sa responsabilité pour toutes les conséquences de la collision le navire qui, dans un épais brouillard, marche à la vitesse exagérée de trois ou quatre nœuds.

Le 5 mars 1902, dans la mer d'Irlande, l'*Harmonides* aborda, par le travers bâbord, le *Waesland*, de la *Red Star Line*, dans un épais brouillard, après que les appels de brume des deux navires eussent été échangés.

Les deux parties s'accusaient réciproquement d'infraction à l'article 16 du Règlement international qui oblige le navire entendant les signaux de brume d'un autre navire dont la position est incertaine à stopper et à naviguer eu égard aux circonstances.

Le capitaine du *Waesland* avait entendu à l'avant bâbord un sifflet assez éloigné. Il avait stoppé, sa marche était alors de trois à quatre nœuds, et fait route sur bâbord croyant que

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 557.

Digitized by Google

ce navire venait en sens inverse, car les croisements de route sont peu fréquents dans ces parages. Il siffla et le signal de brume de l'autre navire s'entendit à deux ou trois points bâbord. Il fit sur bâbord davantage, remit les machines en marche doucement, puis les arrêta. A ce moment deux coups de sifflet retentirent et deux minutes après les trois feux de l'*Harmonides* surgirent à six ou sept points bâbord. Le capitaine du *Waesland* fit tribord toute et en avant à toute vapeur espérant éviter la collision. La manœuvre fut inutile. L'adversaire lui reprochait d'avoir marché et manœuvré en violation de l'article 16 qui impose l'obligation de stopper entièrement dans de pareilles circonstances.

Le juge a décidé en sens contraire, invoquant le précédent du *Vindomora* (6 Asp. Marit. Law. Cases O. S. 570) où lord Herschell avait dit : « On ne peut pas donner à cette règle de l'article 16 la portée stricte d'obliger un navire qui entend le sifflet d'un autre à se tenir immobile, sous peine d'être toujours en faute s'il manœuvre. »

D'après la région et la nature des avaries subies, le *Waesland* avait de toute façon l'*Harmonides* à bâbord et ne pouvait guère se douter de sa véritable position. Il faut donc estimer qu'en manœuvrant comme il l'a fait, il n'a commis aucune faute.

L'*Harmonides*, au contraire, a été fautif, ayant le *Waesland* devant lui, d'avoir conservé une vitesse qu'atteste l'état des avaries de son étrave, et qui était de trois ou quatre nœuds.

Cette vitesse est exagérée en présence du brouillard épais qui régnait à ce moment et les conséquences de la collision doivent retomber sur l'*Harmonides*.

Du 10 avril 1902.— Division de l'Amirauté. — Devant M. le juge Barnes.

Observation. — Voyez Règlement international du 21 février 1897 pour prévenir les abordages, art. 16, ce Rec., XII, p. 646. Il semble résulter de la jurisprudence des différents pays que la vitesse en cas de brume doit être modérée jusqu'au point où le navire gouverne encore facilement et de telle sorte qu'il puisse s'arrêter dans la limite du rayon visuel. Voyez Haute Cour de Justice, 16 avril 1902, ce Rec., XVII, p. 772 ; Marseille, 9 février 1898, *ibid.*, XIII, p. 663 ; Paris, 18 jan-

Digitized by Google

vier 1900, *ibid.*, XV, p. 598 ; Conseil d'Etat de France, 16 mars 1900, *ibid.*, XVIII, p. 147 ; Anvers, 30 décembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 681 ; 28 juin 1898, *ibid.*, XIV, p. 222 ; Bruges, 4 avril 1899, *ibid.*, XV, p, 233 ; Cour de district du Massachusetts, 9 février 1899, *ibid.*, XIV, p. 835 ; 19 mars 1901, *ibid.*, XVI, p. 109 ; Cour du district nord de la Californie, 27 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 421 ; Cour du district sud de New-York, 18 février 1899, *ibid.*, XV, p. 242 ; 4 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 808 ; Cour du district est de Pensylvanie, 7 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 400 ; Cour suprême de Christiania, 10 septembre 1901, *ibid.*, XVIII, p. 130 et les notes sous ces décisions. *Adde* Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, 2e édition, p. 304 et suiv.

HAUTE COUR DE JUSTICE

7 novembre 1902

Abordage. Navire. Perte totale. Dommages-intérêts. Valeur du navire au moment de l'abordage. Éléments d'évaluation. Capital engagé. Dépenses d'entretien. Dépréciation. Profit.

Navire : « Harmonides ».

Le dommage éprouvé par l'armateur du navire perdu à la suite d'un abordage avec un autre navire, déclaré en faute, est représenté par la valeur que ce navire avait pour son armateur au moment de la perte et, pour arriver à déterminer cette valeur, il faut tenir compte du montant du capital perdu avec le navire, des frais faits pour son entretien, de la dépréciation qu'il a subie, et du profit qu'il réalisait, s'il n'y a pas de marché pour cette catégorie de navires.

Le vapeur *Waesland* avait été perdu le 5 mars 1902, dans la mer d'Irlande, à la suite d'un abordage avec l'*Harmonides*, déclaré seul en faute. Le « Registrar » du district avait alloué aux armateurs pour réparation du préjudice éprouvé la somme de £ 18.000. Les armateurs en appelaient, prétendant avoir droit à une valeur de £ 31.000, valeur donnée par des experts.

Le *Waesland* avait été acheté en 1880 à la Cunard Steam

Digitized by Google

Ship C° ; des sommes s'élevant ensemble à £ 74.000 avaient été dépensées pour augmenter ses dimensions et pour son entretien ; au moment de sa perte, il faisait la navigation entre le Continent, le Royaume-Uni et l'Amérique.

Le juge décide que la meilleure base d'estimation est celle des personnes compétentes qui ont connu le navire ; qu'il n'y a pas de valeur de marché pour les transatlantiques, car, lorsqu'ils sont offerts sur le marché, c'est qu'ils ont cessé de réaliser les bénéfices en vue desquels ils ont été construits et aménagés.

Du 7 novembre 1902. — Division de l'Amirauté. — Devant M. Gorell Barnes, juge ; plaid. : MM. Pickford, K. C., et Lewis Noad ; Aspihal, K. C., et Stubbs.

Observation. — Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 4 avril 1900, ce Rec., XVI, p. 398 et la note ; 7 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 821 ; Cour d'appel des Etats-Unis (9e circuit), 17 mars 1902, *ibid.*, XVIII, p. 399.

HAUTE COUR DE JUSTICE

19 novembre 1902

Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour fautes ou erreurs « in management of the ship ». Référence à l'Harter Act. Navire en bon état de navigabilité au départ. Avaries à la cargaison. Défaut de fonctionnement du réfrigérateur. Faute de l'équipage « in management of the ship ». Armateur. Irresponsabilité.

Navire : « Minneapolis ».

Lorsque le connaissement, qui se réfère d'ailleurs à l'Harter Act, contient une clause d'irresponsabilité pour fautes ou erreurs « in management of the ship », si le navire au départ était en parfait état de navigabilité, l'armateur n'est pas responsable des avaries causées à la cargaison par un défaut de fonctionnement du réfrigérateur dû à un manque de soin de l'équipage, car ce fait constitue une faute « in management of the ship ».

Il s'agissait d'une action en dommages-intérêts pour ava-

Digitized by Google

ries à du beurre embarqué à New-York à bord du vapeur *Minneapolis* en destination de Londres et délivré en ce port en mauvais état.

Les connaissements se référaient à l'Harter Act.

A l'embarquement, les chambres isolées dans lesquelles le beurre avait été mis et qui étaient en communication avec la machine réfrigérante avaient été convenablement refroidies et le navire était en parfait état de navigabilité.

L'avarie était occasionnée par la négligence de l'équipage, qui, pendant le cours du voyage, avait mal soigné l'appareil réfrigérant et laissé la température s'élever.

Le juge Kennedy dit que c'est là une erreur dans le « management », et que, par conséquent, aux termes du connaissement, les défendeurs étaient excusables.

Jugement en leur faveur.

BOWSON C. ATLANTIC TRANSPORT CY.

Du 19 novembre 1902. — Division du Banc du Roi. — Devant M. Kennedy, juge; plaid. : MM. Hamilton, K. C. et Loehnis, Robson, K. C. et D. Stephens.

OBSERVATION. — Comp. Cour du district sud de New-York, 29 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 874.

HAUTE COUR DE JUSTICE

28 novembre 1902

Conflit de lois. Navire étranger. Saisie et vente. Gages et débours du capitaine et de l'équipage. Privilège. Action intentée en Angleterre. Lex fori. Application.

Navire : « Tagus ».

Lorsqu'à la suite de la saisie et de la vente d'un navire étranger en Angleterre, une action est intentée devant les tribunaux anglais par le capitaine et l'équipage en paiement de gages et débours privilégiés, c'est la *lex fori* qui doit être appliquée, c'est donc la loi anglaise qui détermine l'étendue du privilège.

Le *Tagus* était un navire de 1.366 tonnes, du port de Buenos-Ayres, appartenant à S. N. Savas.

Digitized by Google

Le frère de l'armateur, M. N. Savas, qui était déjà à bord comme surveillant général, en prit le commandement en septembre 1900, date à laquelle il eut son certificat de capitaine, le navire, parti en novembre 1901, prit en février 1902 l'équipage demandeur au procès.

En octobre 1901, le navire avait été hypothéqué pour une somme de 30.000 dollars espagnols, il fut saisi le 21 octobre 1902 à la requête des créanciers hypothécaires et vendu pour la somme de £ 3.500.

La réclamation du capitaine et de l'équipage pour gages et débours s'élevait à £ 2.000. Avaient-ils un privilège sur les créanciers hypothécaires ?

D'après la loi de la République Argentine, les demandeurs n'auraient droit à leurs gages que pour le dernier voyage ; quant aux débours, ils n'étaient recouvrables que si, au moment où ils avaient été faits, le capitaine ne pouvait disposer d'aucun autre fonds appartenant à l'armateur.

M. le juge Phillimore dit qu'il faut appliquer la *Lex fori* et non la *Lex loci contractus*, que l'équipage est privilégié pour ses gages depuis la date d'embarquement jusqu'à la date où l'action est intentée, et a à partir de cette date un droit de subsistance et de *viaticum* ; que le capitaine est privilégié pour ses gages et débours depuis la date de son certificat jusqu'à celle de la saisie, les créanciers hypothécaires ayant toutefois rang avant le capitaine pour les débours qu'ils auraient pu faire pour la conservation du navire.

Du 28 novembre 1902. — Division de l'Amirauté. — Devant M. Phillimore, juge; plaid. : MM. Aspinall K. C. et L. Batten, Laing K. C. et Maurice Hill.

Observation. — Le navire avait été saisi et vendu en Angleterre, et la demande de l'équipage pour salaires privilégiés intervenait sur la distribution du prix entre les créanciers. Le juge admet que, s'agissant d'un statut anglais relatif à la propriété, c'est la loi anglaise seule qui doit être appliquée. Voyez dans le même sens, Tribunal supérieur hanséatique, 26 avril 1894, ce Rec., X, p. 269 et la note ; en sens contraire, Anvers, 5 mars 1886, *ibid.*, II, p. 201 ; Havre, 11 janvier 1887, *ibid.*, II, p. 684 et les notes sous ces décisions ; Cour du district sud de New-York, 29 juillet 1887, *ibid.*, III, p. 367 ; Congrès d'Anvers, art. 2, *ibid.*, I, p. 426 ; Jacobs, *Avant-*

Digitized by Google

projet de loi internationale relative au commerce maritime, art. 3, *ibid.*, I, p. 662. Comp. Haute Cour de justice, 14 février 1887, *ibid.*, II, p. 725; Cour du Sheriff du comté de Glascow, 13 mai 1886, *ibid.*, IV, p. 446 et les notes.

HAUTE COUR DE JUSTICE

8 décembre 1902

Charte-partie. Clause d'exonération de responsabilité pour périls de la mer et tous autres accidents, même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur, « in the management or navigation of the ship » ou autrement. Sens des mots « ou autrement ». Débarquement. Faute des arrimeurs. Application. Livraison de la cargaison. Emploi de crochets. Choc contre les parois du navire. Balles éventrées. Marchandisé perdue. Absence d'acte volontaire. Accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs. Armateur. Irresponsabilité.

Navire : « Torbryan ».

Lorsque la charte-partie contient une clause d'exonération de responsabilité « pour périls de la mer... ou autres accidents, même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur, *in the management or navigation of the ship*, ou autrement », les mots « ou autrement » rendent cette clause applicable aux fautes des arrimeurs ou de leurs ouvriers lors du débarquement.

En conséquence, les armateurs sont dégagés de toute responsabilité pour livraison de la cargaison dans un état tel que, par suite de l'emploi de crochets et du choc contre les parois du navire lors de la prise en cale, les balles contenant la marchandise sont éventrées et la marchandise perdue, car ce fait constitue non pas un acte volontaire, mais un accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs employés au service du navire « autrement que pour la navigation ».

Piettre frères c. Armateurs du « Torbryan ».

Du 8 décembre 1902. — Division de l'Amirauté. — Devant

Digitized by Google

M. Phillimore, juge ; plaid. : MM. Scrutton, K. C., et Balloch ; Carver, K. C., et Nelson.

Observation. — La clause d'exonération restreinte aux fautes « in the management or navigation of the ship » ne s'applique pas aux avaries provenant des opérations d'arrimage ou de débarquement. Voyez Haute Cour de justice, 6 décembre 1892, ce Rec., XIV, p. 540 et la jurisprudence en note. Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 5 avril 1897, *ibid.*, XIII, p. 810 et la note ; Marseille, 12 janvier 1900, *ibid.*, XV, p. 780.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE (1)

Par M. A. MAETERLINCK, docteur en philosophie et en lettres, avocat à Anvers.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

3 juillet 1902

Charte-partie. Arrimage. Clause : « Goods to be put free in and taken free out ». Frais de mise à bord et frais d'arrimage. Distinction. Frais de mise à bord aux chargeurs. Frais d'arrimage. Charge du capitaine.

Navire : « Maria D. ».

Lorsque la charte-partie contient la clause *goods to be put free in and taken free out*, les frais de mise de la marchandise à bord, soit d'élinguage et de grues, incombent aux chargeurs, les frais d'arrimage et de fardage au capitaine.

L. Dens et C° c. cap. Petrutzio.

Jugement.

« Le Tribunal,

« Attendu que le défendeur prétend que les demandeurs doivent payer l'arrimage et le fardage des colis litigieux ;

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 375.

Digitized by Google

Attendu que, pour établir le fondement de cette prétention, le défendeur s'appuie sur une clause de la convention liant les parties, clause sur les termes de laquelle elles sont d'accord, et qui est conçue comme suit : marchandises *to be put free in and taken free out* par les chargeurs et les réceptionnaires ;

Attendu que le capitaine qui s'est chargé du transport d'une marchandise a, parmi les nombreuses obligations qui lui incombent, deux opérations, bien distinctes l'une de l'autre à accomplir ;

Il doit : 1° prendre la marchandise et la mettre sur le pont ou dans les cales de son navire ;

2° Arrimer cette marchandise ;

Attendu qu'en s'engageant à *put in* la marchandise, les demandeurs se sont obligés à la « mettre dans le navire », c'est-à-dire à effectuer ou payer eux-mêmes la première de ces opérations, ce qui dans l'espèce représentait des frais considérables d'élinguage et surtout de grues ;

Qu'il n'existe aucun motif d'admettre qu'ils se soient obligés à accomplir la seconde...

Par ces motifs,

Dit pour droit que les demandeurs n'ont pas à supporter les frais d'arrimage ni de fardage...

Condamne le défendeur aux 2/3 et les demandeurs à 1/3 des dépens. »

Du 3 juillet 1902. — 4e ch. — Plaid. : Mes Louis Franck et A. Maeterlinck, avocats.

Observation. — Voyez Pandectes belges, v° *Arrimage*, n° 16. Comp. Marseille, 10 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 446 et la jurisprudence en note ; Bruxelles, 5 septembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 196.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

31 octobre 1902

Livraison. Manquants. Capitaine. Destinataire. Action en dommages-intérêts. Réception des marchandises. Présomption de livraison conforme. Absence d'échange de reçus à la fin de chaque demi-journée de travail. Manquant. Offre de preuve testimoniale. Irrecevabilité. — Staries. Délai réversible. Temps employé au chargement non mentionné au connaissement. Obligation du destinataire de se renseigner. — Charte-partie. Clause : « Days to commence after the captain has given due notice ». Débarquement. Absence de protestation. Destinataires. Acceptation. Staries. Calcul par jour ou demi-journée. Heures perdues au chargement. Impossibilité d'imputation.

Navire : « Antwerpen ».

I. — En matière de navigation maritime, la réception des marchandises par le destinataire fait supposer la livraison conforme aux indications du connaissement.

Le destinataire doit exiger un échange de reçus à la fin de chaque demi-journée de travail ; sinon il est censé s'en être rapporté à la bonne foi du capitaine, relativement aux quantités reçues.

La preuve testimoniale des manquants n'est pas admissible, parce que le destinataire pouvait par ce moyen se procurer une preuve écrite.

II. — Quand la charte-partie stipule un délai unique pour le chargement et le déchargement, et que le connaissement, tout en ne mentionnant pas le temps employé au chargement, se réfère à la charte-partie, il incombe au destinataire de se renseigner sur le temps employé au port de charge.

III. — Lorsque la charte-partie porte la clause : « *such days to commence after the captain has given due notice of the steamer being ready for loading or discharging* », si les destinataires ont commencé le débarquement sans soulever de réclamations et sans faire valoir que cet avis ne leur a pas été donné, ils ont implicitement reconnu qu'ils avaient été avisés en temps utile par le capitaine.

IV. — Les staries se comptent par jour ou demi-journée et non par heures ; les heures perdues au cours d'une matinée

Digitized by Google

ou d'une après-midi ne peuvent donc entrer en ligne de compte.

PICK ET C° C. CAP. NEYBERGH.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Pick et C° assignent le capitaine Neybergh en paiement de dommages-intérêts à raison du manquant prétendûment constaté à certaines marchandises transportées par le steamer *Antwerpen*, commandé par le capitaine Neybergh ;

Attendu que le capitaine Neybergh réclame à Pick et C° : 1° fr. 2.113,33 pour solde de fret; 2° fr. 198,76 pour un demi-jour de surestaries, y compris le coût d'un protêt ;

Attendu que les parties ne s'opposent pas à la jonction de ces causes ;

I. Quant à l'action de Pick et C° :

Attendu que le capitaine plaide que cette demande est non recevable par suite d'absence de constatations contradictoires ;

Attendu qu'en matière de navigation maritime, la réception des marchandises par le destinataire fait supposer la bonne délivrance ;

Attendu que si le destinataire prétend qu'il y a eu un manquant, c'est à lui à en fournir la preuve ;

Attendu que c'est à Pick et C° à exiger un échange de reçus à la fin de chaque demi-journée ;

Attendu qu'en n'exigeant pas ces reçus, les demandeurs s'en sont rapportés à la bonne foi du défendeur ;

Attendu que la preuve testimoniale du manquant n'est pas admissible, les demandeurs ayant pu sans peine se procurer une preuve écrite ;

Attendu que vainement les demandeurs soutiennent que le capitaine doit produire une décharge sur le connaissement ou le laissez-suivre ; que le capitaine, en effet, n'a pas l'obligation d'exiger un reçu : que c'est une simple faculté pour lui ;

Attendu qu'il résulte de ce qui précède que la réclamation de Pick et C° ne saurait être accueillie ;

II. Quant à l'action intentée par le capitaine Neybergh :

a) Attendu que la dette du solde de fret n'est pas contestée ;

Attendu que Pick et C° soutiennent ne pas devoir de surestaries ;

Digitized by Google

Attendu que les parties sont d'accord sur ce qu'un délai de huit jours avait été convenu pour le chargement et le déchargement du steamer ;

b) Attendu que les défendeurs prétendent que l'action est non recevable, parce que les connaissements ne mentionnent pas le temps employé au port de charge ;

Mais attendu que ces documents s'en réfèrent à la charte-partie, qui stipulait un délai unique pour le chargement et le déchargement, et que dès lors c'était aux destinataires à se renseigner sur le temps employé au port de charge ;

c) Attendu que les défendeurs plaident qu'ils ne sauraient être tenus de payer des surestaries, parce que le capitaine est resté en défaut de donner avis de ce que son steamer était prêt à charger ou à décharger ;

Attendu qu'il est vrai que la charte-partie dit : « such days to commence after the captain has given due notice of the steamer being ready for loading or discharging » ;

Mais attendu que ni au commencement du chargement ni au commencement du déchargement, les chargeurs ou les destinataires n'ont fait valoir que « due notice » ne leur avait pas été donnée ;

Qu'en commençant le travail sans élever de réclamations, ils ont implicitement reconnu qu'ils avaient été avisés en temps utile par le capitaine ;

Attendu que Pick et C° plaident que quatre jours et demi n'ont pas en réalité été employés pour le chargement et que dès lors la demi-journée réclamée tombait encore dans les staries ;

Attendu qu'ils allèguent notamment que le 18 août il n'a été travaillé que de 7 à 11 1/2 heures, que le travail n'a duré que de 7 heures du matin à 6 heures du soir le 19, et ainsi de suite ;

Attendu que les défendeurs prétendent qu'en présence de ces heures perdues les staries ne peuvent être comptées au port de charge que pour quatre jours et non pour quatre jours et demi ;

Mais attendu que les staries se comptent par demi-jour et non par heures ;

Que dans ces conditions, les heures perdues au cours d'une matinée ou d'un après-midi ne sauraient entrer en ligne de compte ;

Digitized by Google

Attendu que le taux réclamé est conforme à celui stipulé dans la convention verbale de transport ;

Par ces motifs,

Écartant toutes conclusions autres ou contraires, joint les causes introduites par les exploits susvisés ; déclare la réclamation de Pick et C° pour manquant non recevable ; condamne Pick et C° à payer au capitaine : 1° fr. 1,055.03, ensemble avec les intérêts sur fr. 1,055.03 depuis le 6 octobre 1902 jusqu'au 30 octobre 1902, pour solde de fret; 2° fr. 198.76 pour un demi-jour de surestaries, y compris le coût d'un protêt, ensemble avec les intérêts ;

Condamne Pick et C° à tous les dépens. »

Du 31 octobre 1902. — 4e Chambre.

Observations. — I. — Sur la preuve des manquants à la livraison, voyez Bruxelles, 10 décembre 1900, ce Rec., XII, p. 541 et la jurisprudence en note ; Anvers, 29 janvier 1881, *A.*, 1881. 1. 370 ; 19 août 1882, *A.*, 1882. 1. 319 ; 8 juillet 1895, *A.*, 1896. 1. 134 ; 30 janvier 1896, *A.*, 1896. 1. 297. Comp. Cassation française, 15 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 133.

II. — Voyez Anvers, 16 décembre 1897, ce Rec., XIII, p. 699 et la note.

III. — Voyez Anvers, 7 janvier 1900, ce Rec., XV, p. 677 et la jurisprudence en note.

IV. — Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 31 octobre 1900, ce Rec., XVII, p. 163 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

30 janvier 1903

Abandon du navire et du fret. Propriétaire. Défense en son nom personnel à l'action en responsabilité. Circonstance n'impliquant pas renonciation à la faculté d'abandon.—Fautes graves commises par le capitaine. Droit d'abandon appartenant au propriétaire du navire « dans tous les cas ». — Navire échoué. Frais de relèvement de l'épave. Obligation au regard de l'Etat. Propriétaire du navire cause de l'échouement. Abandon possible. Frais payés par le capitaine du navire échoué. Subrogation aux droits de l'Etat. Abandon. Libération. — Voyage du navire postérieur à l'accident litigieux. Arrêt prononçant la responsabilité. Recevabilité de l'abandon. Absence de délai. Faculté jusqu'à renonciation. — Forme de l'acte d'abandon. Législation belge. Législation hollandaise. Règle « Locus regit actum ». — Effet rétroactif de l'abandon. Bénéfices réalisés depuis l'accident. Fret net. Obligation de les abandonner. Avaries au navire. Réparation.

Navire : « Lauwerzee ».

I. — Le fait par l'armateur de défendre en son nom personnel à une action en responsabilité intentée à raison de la faute du capitaine,son préposé, n'entraîne pas reconnaissance de sa part d'une faute personnelle ni acceptation d'une responsabilité autre que celle qui dérive de l'article 1384 du Code civil.

Par suite, l'armateur n'ayant pas pris fait et cause pour son capitaine, ni fait siennes les obligations de ce dernier, reste recevable à se libérer par l'abandon de son navire.

Il en serait autrement dans le cas où le propriétaire du navire aurait donné à son capitaine le mandat de prendre un engagement contractuel, ou aurait ratifié l'engagement pris, ou enfin se serait obligé directement, soit en contractant personnellement, soit en commettant une faute personnelle, par exemple, en livrant un navire incapable de faire le voyage convenu.

II. — Quelle que soit la gravité des fautes commises par le capitaine, le propriétaire du navire a toujours le droit de se libérer des conséquences de ces fautes par l'abandon du navire et du fret, pourvu que cet abandon soit fait dans les conditions et les formes voulues.

Digitized by Google

L'article 7 de la loi maritime accorde, en effet, aux propriétaires de navires le droit de s'affranchir « dans tous les cas » des obligations résultant des faits ou engagements du capitaine par l'abandon du navire et du fret.

III. — Si le propriétaire d'un navire échoué ne peut s'affranchir envers l'Etat par l'abandon de ce navire de l'obligation d'enlever l'épave, il n'en résulte pas que le propriétaire d'un navire civilement responsable du naufrage d'un autre navire, et qui ne peut être tenu de payer à l'Etat les frais de relèvement qu'en vertu de l'article 1384 du Code civil, ne puisse se libérer envers l'Etat, comme envers tout créancier basant sa créance sur cet article 1384, par l'abandon de son propre navire.

Le capitaine du navire échoué qui, par le fait d'avoir payé les frais de relèvement, est subrogé aux droits de l'Etat, ne saurait donc avoir de ce chef contre le propriétaire d'un navire civilement responsable de l'échouement d'autres droits que ceux de l'Etat lui-même et ne peut dénier à ce propriétaire le droit de se libérer de sa dette vis-à-vis de lui par l'abandon de son navire fait dans les conditions et les formes requises par la loi.

IV. — Le fait d'avoir, malgré un arrêt qui proclame la responsabilité civile du propriétaire, continué à faire naviguer le navire n'implique pas nécessairement renonciation à la faculté d'abandon.

La loi ne fixe aucun délai dans lequel l'abandon doive être fait. Il peut donc avoir lieu tant que le propriétaire n'a pas renoncé à cette faculté, pourvu, naturellement, que les choses soient restées entières, car le propriétaire ne peut évidemment diminuer par son fait la valeur du navire dont la livraison doit produire sa libération.

V. — Si le propriétaire du navire effectue l'abandon en Belgique, en livrant son navire en Belgique, il peut valablement faire cet abandon par exploit d'huissier, forme jugée suffisante par la loi belge.

Mais l'abandon n'est pas valable, si le navire se trouve dans un pays où l'acte d'abandon par exploit n'a aucune valeur et ne permet pas aux créanciers de réaliser l'abandon, par exemple en Hollande, où la loi exige un acte notarié.

VI. — Les effets de l'abandon remontant au moment où s'est terminé le voyage au cours duquel s'est produit l'événement qui a entraîné la responsabilité civile du propriétaire, les

Digitized by Google

victimes de cet événement ont droit au navire tel qu'il était alors et à tous les bénéfices qu'il a depuis lors procurés à son propriétaire.

Celui-ci doit réparation de toute avarie à son navire qui ne serait point la conséquence d'une exploitation régulière.

Les frets acquis depuis l'accident jusqu'au moment de la réalisation de l'abandon ne sont dus que sous déduction des frais d'exploitation et d'entretien du navire.

L. Smit et C° c. Cap. Zachariassen.

Jugement

« Le Tribunal,

Vu l'exploit d'ajournement du 27 novembre 1902, tendant à entendre dire bon et valable l'abandon du remorqueur de mer *Lauwerzee*, fait par les demandeurs par exploit de l'huissier De Buck, d'Anvers, en date du 29 septembre 1902, enregistré; en conséquence, entendre dire pour droit que, moyennant cet abandon, les demandeurs sont affranchis des conséquences des faits du capitaine du dit remorqueur et des obligations par lui prises; entendre en outre condamner les défendeurs à payer aux demandeurs la somme de 100.000 francs à titre de dommages-intérêts, à raison de leurs agissements et des faits par eux exposés, à l'encontre des droits des demandeurs dérivant du dit abandon;

Quant à la recevabilité de l'abandon :

Attendu que vainement les défendeurs prétendent que l'abandon serait non recevable, parce que le propriétaire ne peut se libérer par l'abandon que des obligations du capitaine, et que toute la procédure en responsabilité de l'échouement du *Lyna* s'est faite contre L. Smit et C°, en nom personnel, qui seuls ont été cités et condamnés en première instance, seuls ont interjeté appel, et seuls ont été condamnés par la Cour;

Attendu que les défendeurs concluent de cette attitude de L. Smit et C° que ceux-ci ont pris fait et cause pour le capitaine du *Lauwerzee* et ont fait leurs les obligations de ce dernier; qu'ils ont ainsi accepté leur responsablité personnelle; qu'ils n'ont jamais fait de réserves, qu'ils ne sont pas restés passifs et qu'ils ne peuvent dès lors plus faire abandon;

Mais attendu que L. Smit et C°, en se défendant contre une demande qui leur était intentée à raison de leur responsabi-

Digitized by Google

lité engagée par la faute de leur préposé, le capitaine du *Lauwerzee*, n'ont pas par ce fait reconnu avoir commis une faute personnelle, ni admis que leur responsabilité fût engagée autrement que par le quasi-délit de ce préposé, suivant l'article 1384 du Code civil ;

Attendu que les défendeurs commettent ici une confusion évidente entre le cas de l'espèce et les cas où le propriétaire donne au capitaine le mandat de prendre un engagement contractuel, ou ratifie cet engagement après qu'il a été pris, ou s'oblige directement, soit en contractant personnellement, soit en commettant une faute personnelle, par exemple en frétant un navire inapte à faire le voyage convenu ;

Attendu que vainement aussi les défendeurs prétendent que L. Smit et C° aurait commis une faute personnelle, en confiant le commandement du *Lauwerzee* à un capitaine qui ne connaissait rien à la pratique du marin, naviguait en dépit du bon sens, et ignorait complètement l'Escaut, dans lequel il s'était offert à conduire le *Lyna* ;

Attendu, en effet, que rien ne prouve que L. Smit et C° aient pu connaître l'incapacité du capitaine auquel ils remettaient le commandement du *Lauwerzee* ; qu'il n'est pas démontré ni même coté avec offre de preuve que L. Smit et C° auraient choisi le dit capitaine sans exiger la production des diplômes, certificats ou références requis en pareil cas ; que dès lors, quelle que soit la gravité des fautes commises par ce capitaine, on ne saurait priver les propriétaires du droit de se libérer des conséquences de ces fautes par l'abandon du *Lauwerzee* et de son fret, pourvu que cet abandon se fasse dans les conditions et les formes voulues ; qu'en décider autrement, ce serait aller à l'encontre du texte formel de l'article 7 de la loi maritime, qui accorde au propriétaire le droit de s'affranchir dans tous les cas des obligations résultant des faits et engagements du capitaine, par l'abandon du navire et du fret ;

Attendu que vainement aussi le capitaine Zachariassen, agissant en qualité de représentant légal de l'armement du voilier *Lyna*, prétend que l'abandon ne serait pas recevable en ce qui concerne la partie de sa créance représentée par les sommes qu'il a lui-même dû payer à l'Etat belge pour la destruction de l'épave du *Lyna* ;

Attendu que le capitaine Zachariassen soutient, pour étayer cette prétention : 1° que l'Etat belge aurait pu réclamer

Digitized by Google

les frais de destruction du *Lyna* à L Smit et C°, auteurs responsables de l'échouement de ce voilier ; 2° que L. Smit et C° n'auraient pas pu se libérer de cette dette envers l'Etat par l'abandon du *Lauwerzee*, parce que le droit d'abandon n'existe pas pour les frais de retirement dus à l'Etat ; 3° que la subrogation a lieu de plein droit, suivant l'article 1251 du Code civil, au profit de celui qui, étant tenu avec d'autres ou pour d'autres au paiement de la dette, avait intérêt de l'acquitter ; 4° que le capitaine Zachariassen étant subrogé aux droits de l'Etat contre L. Smit et C°, ces derniers ne peuvent pas se libérer par l'abandon envers le capitaine Zachariassen pour ce qui concerne les frais de destruction de l'épave du *Lyna* ;

Attendu que cette argumentation est erronée, parce que le capitaine Zachariassen suppose, à tort, que, si l'Etat belge s'était adressé à L. Smit et C° pour le remboursement des frais de destruction de l'épave du *Lyna*, L. Smit et C° n'auraient pas pu se libérer de cette dette par l'abandon du *Lauwerzee* ;

Attendu, en effet, que si le propriétaire du navire échoué ne peut s'affranchir par l'abandon de ce navire de l'obligation de le relever qu'il a envers l'Etat, c'est parce que l'abandon ne libère pas des obligations imposées au propriétaire, en sa qualité de propriétaire, indépendamment de tout acte du capitaine, et prenant leur source directement dans la loi ; or, l'obligation de relever le navire sombré et de payer les frais de relèvement constitue une mesure de police imposée au propriétaire, en sa qualité, et indépendante de tout fait de son capitaine, à telle enseigne que, si le sombrage a eu lieu par cas de force majeure ou par la faute d'un tiers, le propriétaire du navire sombré n'en reste pas moins tenu des frais de relèvement envers l'Etat ;

Attendu donc que L. Smit et C°, qui ne sont pas les propriétaires du voilier sombré *Lyna*, et qui ne pourraient être tenus de payer à l'Etat les frais de relèvement de ce voilier que par application de l'article 1384 du Code civil, à raison du quasi-délit commis par leur préposé, le capitaine du *Lauwerzee*, pourraient se libérer envers l'Etat comme envers tout créancier basant sa créance sur l'article 1384 du Code civil, par l'abandon du *Lauwerzee* ;

Attendu, dès lors, que le capitaine Zachariassen, subrogé aux droits de l'Etat belge, après lui avoir payé les frais de

Digitized by Google

relèvement et ne pouvant avoir de ce chef contre L. Smit et C° d'autres droits que ceux de l'État belge lui-même, ne saurait dénier à L. Smit et C° le droit de se libérer de leur dette pour frais de relèvement du *Lyna* par l'abandon du *Lauwerzee*, fait dans les conditions et les formes voulues par la loi ;

Attendu que vainement aussi les défendeurs prétendent que l'abandon du *Lauwerzee* ne serait plus recevable, parce que ses propriétaires ont implicitement renoncé à en faire l'abandon ;

Attendu que, les renonciations étant de stricte interprétation, il faut, pour admettre que le propriétaire a renoncé implicitement à la faculté d'abandon, qu'il y ait eu de sa part une attitude impliquant nécessairement cette renonciation ;

Attendu que c'est là une question de fait à décider par les Tribunaux, d'après les circonstances spéciales aux causes qui leur sont soumises ;

Attendu que, dans l'espèce, les défendeurs argumentent de ce que L Smit et C°, malgré un arrêt passé en force de chose jugée, qui proclamait leur responsabilité, ont continué à faire naviguer le *Lauwerzee*, et n'ont parlé d'abandonner ce remorqueur qu'après la saisie en France, à Dunkerque, du remorqueur *Poolzee*, alors que, depuis le jour de l'échouement litigieux, c'est-à-dire depuis plus de trois ans, aucun de leurs nombreux remorqueurs ne s'était plus aventuré dans les eaux belges ;

Mais attendu que l'arrêt qui proclame la responsabilité de L. Smit et C° n'a pas statué sur le chiffre des dommages-intérêts qui leur sont réclamés ; que, bien que L. Smit et C° se soient, devant le Tribunal de commerce de céans, référés à justice sur ce montant, ils peuvent donc soutenir qu'ils ne savent pas à quelle somme s'élèvent les dommages-intérêts qu'ils devront payer, et qu'ils ignoraient par conséquent s'ils avaient intérêt à faire abandon du remorqueur *Lauwerzee* ;

Attendu que le fait d'avoir continué à faire naviguer ce navire n'implique donc pas nécessairement la renonciation à la faculté de l'abandonner ;

Or, attendu que la loi ne fixe aucun délai dans lequel l'abandon doit être fait ; que ce dernier peut donc avoir lieu aussi longtemps que le propriétaire n'a pas renoncé à cette faculté, pourvu, naturellement, que les choses soient restées entières, car le propriétaire ne peut, évidemment, diminuer

Digitized by Google

par son fait la valeur du navire dont la livraison doit produire sa libération ;

Attendu que les décisions invoquées par les défendeurs et déclarant les propriétaires déchus de leur droit d'abandon, à raison de nouvelles expéditions du navire, postérieures à l'événement d'où est née la créance, sont relatives à des expéditions au cours desquelles le navire s'était perdu ou détérioré ;

Attendu que, malgré les voyages accomplis par le *Lauwerzee* depuis l'échouement du *Lyna*, il n'est pas dès ores démontré que ce remorqueur ait aujourd'hui une valeur moindre que lors du dit échouement ;

Attendu, en effet, que l'usure et les dégradations qu'il a subies en naviguant depuis cette époque ont pu être compensées par des réparations et même par des améliorations ;

Attendu que la question de savoir si l'abandon du *Lauwerzee* n'est plus recevable, à raison de voyages faits par ce remorqueur depuis l'échouement du voilier *Lyna*, ne pourra donc être décidée que lorsque le Tribunal sera éclairé par un rapport d'experts, qui auront examiné le dit steamer ;

Quant à la validité de l'abandon :

Attendu qu'il résulte d'éléments nombreux soumis au Tribunal par les demandeurs eux-mêmes, que ces demandeurs sont les propriétaires des parts de la Compagnie de remorquage L. Smit et Co ; que cette Compagnie apparaît comme une société commerciale, ayant la personnalité et l'existence légales en Hollande et domiciliée à Ablassenden ; que c'est cette société qui est propriétaire du remorqueur *Lauwerzee* ; que l'abandon du dit remorqueur doit donc, pour être valable, être fait par L. Smit et Co ; or, que L. Smit et Co ne figurent pas parmi les requérants dans l'acte d'abandon ;

Attendu qu'il faut, en outre, pour que l'abandon soit valable, que le remorqueur soit offert à Anvers, si les propriétaires font cet abandon par exploit d'huissier signifié à Anvers ;

Attendu, en effet, que cette forme de l'abandon, valable en Belgique, où la loi n'exige aucune forme spéciale, ne l'est pas en Hollande, où le *Lauwerzee* se trouve actuellement, et où la loi exige un acte notarié ;

Attendu donc que, d'une part, les propriétaires, s'ils accomplissent l'abandon en Belgique, en livrant en Belgique leur remorqueur, peuvent valablement faire cet abandon par exploit d'huissier, forme jugée suffisante par la loi belge, mais que, d'autre part, ces propriétaires ne sauraient sérieu-

Digitized by Google

sement soutenir qu'ils ont le droit d'offrir leur navire dans un pays où l'acte d'abandon fait par eux n'a aucune valeur et ne permet pas aux créanciers de réaliser l'abandon ;

Attendu, enfin, que l'abandon ne sera valable que si les propriétaires du *Lauwerzee* représentent, avec des pièces justificatives à l'appui, le fret pendant au moment de l'échouement du *Lyna* et les frets promérités depuis cet accident jusqu'au moment de la réalisation de l'abandon, tous ces frets sous déduction des frais d'exploitation et d'entretien du remorqueur ;

Attendu, en effet, que l'abandon doit remonter au moment où s'est terminé le voyage au cours duquel s'est produit l'échouement qui a entraîné la responsabilité des propriétaires du *Lauwerzee* ; que, dès lors, les défendeurs ont droit au remorqueur tel qu'il était alors, et à tous les bénéfices qu'il a, depuis lors, procurés à ses propriétaires, les demandeurs au procès ; que ceux-ci doivent réparation aux défendeurs de tout dégât qui ne serait point la conséquence d'une exploitation régulière ;

Par ces motifs,

Déclare l'abandon du *Lauwerzee* et de son fret non valable dans la forme en laquelle il a été fait par l'exploit du 29 septembre 1902, enregistré, déboute en conséquence les demandeurs, les condamne aux dépens. »

Du 30 janvier 1903. — 1re Chambre.

Observations. — I. — Voyez les décisions rendues dans cette affaire : Bruxelles, 30 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 189 ; Dunkerque, 14 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 530.

Sur les circonstances impliquant renonciation à la faculté d'abandon, voyez Anvers, 8 septembre 1865, *A.*, 1865. I. 284 ; 24 mai 1881, *A.*, 1881, I, p. 244 : 28 janvier 1893, ce Rec., VIII, p. 586 ; 23 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 131 ; 27 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 211 ; Cassation française, 15 mai 1892, ce Rec., VIII, p. 5 ; 24 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p. 501 ; Naples, 2 juillet 1897, *ibid.*, XIII, p. 434 ; Cassation de Naples, 27 février 1899, *ibid.*, XIV, p. 841. Comp. Jacobs, *Droit maritime*, t. I, p. 104 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 256, 257.

II. — Pour le droit absolu d'abandon appartenant au propriétaire du navire, voyez Marseille, 7 juillet 1896 ; Aix, 29 décembre 1896, ce Rec., XII, p. 71 et 443 ; Cassation fran-


Digitized by Google

çaise, 31 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 298; Douai, 6 février 1902, *ibid.*, XVIII, p. 292 et les notes.

III. — Relativement à l'obligation envers l'Etat d'enlever l'épave d'un navire échoué, voyez Anvers, 9 mai 1873, *A.*, 1873, I, 178; Cassation belge, 9 juillet 1891, *Pasicrisie belge*. 1891, I, 202; Anvers, 20 avril 1901, ce Rec., XVI, p. 840; Bruxelles, 2 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 379; Conseil d'Etat de France, 26 février 1897, ce Rec., XII, p. 667; Cassation française, 24 novembre 1897, *ibid.*, XIII, p 501. Comp. Pandectes belges, v° *Abandon* n°s 32, 33; Jacobs, *op. cit.*, t. I, n° 74; Table décennale, v° *Abandon*, n°s 15, 16, 17.

IV. — En ce qui concerne la possibilité d'user du navire jusqu'à solution définitive du litige sans perdre la faculté d'abandon, voyez Anvers, 23 juillet 1892, ce Rec., VIII, p. 131; 28 janvier 1893, *A.*, 1893, I. 119; 20 avril 1901, ce Rec., XVI, p. 849; Bruxelles, 2 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 379; *A.*, 1902, II, 242; Bruges, 7 juin 1900, ce Rec., XVI, p. 218; Douai, 23 novembre 1899, *ibid.*, XV, p. 402; Cassation française, 14 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 467; Poitiers, 28 février 1900, *ibid.*, XVI, p. 23. Comp. Desjardins, t. I., n°s 295, 300.

V. — Pour l'application de la règle « Locus regit actum » en matière d'abandon, voyez Cassation française, 31 décembre 1856, *Pasicrisie*, 1857, p. 137; Malines, 23 juillet 1868, *A.*, 1869, II, 93; Anvers, 11 octobre 1875, *A.*, 1876, I, 142; Bruxelles, 21 février 1885, *Pasicrisie*, 1885, II, p. 181. Comp. Pandectes belges, v° *Abandon*, n° 80; Jacobs, *op. cit.*, t. I, n° 73; Desjardins, t. I, n° 293.

VI. — Sur l'effet rétroactif de l'abandon, le fret à abandonner et l'obligation du propriétaire de livrer le navire dans l'état où il se trouvait au moment où s'est produit le fait générateur de l'abandon, voyez Bruxelles, 21 novembre 1884, *Pasicrisie*, 1885, I, 39; Anvers, 28 janvier 1893, *A.*, 1893, I, 119; Bordeaux, 15 février 1887, ce Rec., III, p. 416; Anvers, 23 juillet 1892, *ibid.*, VIII, p. 131; 27 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 502; Havre, 23 janvier 1899, *ibid.*, XV, p. 631; Aix, 20 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 36 et les notes. Cresp et Laurin, t. I, p. 631.

Digitized by Google

TRIBUNAL CIVIL DE BRUGES

7 avril 1902

Abordage. Vapeur en marche abordant un voilier à l'ancre ou en pêche. Absence de présomption légale de faute. Pouvoirs du juge. Déclaration devant le juge de paix par le capitaine du navire abordé. Absence de valeur probante à l'égard des tiers.

Navires : « Marie-Henriette » et « Notre-Dame du Perpétuel Secours ».

Il n'existe aucune présomption légale de faute à la charge d'un vapeur en marche qui aborde un voilier à l'ancre ou en pêche. S'il est permis aux tribunaux d'admettre en pareille occurence une présomption de faute à la charge du vapeur, la prudence commande de n'agir ainsi que lorsque toutes les circonstances de l'abordage ont été élucidées.

Les déclarations, faites devant le juge de paix, du patron du bateau abordé, ne font foi qu'entre le patron et les intéressées au navire, mais nullement à l'égard des tiers, tels que le navire abordeur.

Herlem et Thooris-Bellin c. cap. Van den Kerckhove et Etat belge.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le 4 juin 1901, le voilier *Notre-Dame du Perpétuel Secours* fut abordé dans la mer du Nord par le vapeur *Marie-Henriette* ; que ce voilier coula immédiatement et que l'équipage n'eut que le temps de se réfugier à bord de la malle, sans pouvoir rien sauver ;

Attendu qu'il n'est pas contesté au procès que le bateau *Notre-Dame du Perpétuel Secours* fut aperçu de la *Marie-Henriette*, à travers la brume qui régnait, droit devant, à 60 mètres de distance environ ; qu'à ce moment, le paquebot marchant à une vitesse de 12 1/2 milles à l'heure ; que la vigie était soigneusement organisée à bord de la *Marie-Henriette* et que le sifflet à vapeur fonctionnait ainsi qu'il est prescrit par le règlement ; que, dès le moment où la présence du bateau fut signalée, l'ordre de battre machine en arrière

Digitized by Google

fut donné instantanément à bord du paquebot et immédiatement exécuté, mais que cette manœuvre ne put prévenir l'abordage ; que le lieu du sinistre est situé à environ 16 milles dans le nord de Calais et que l'abordage s'est produit le jour indiqué à 1 h. 35 m. de relevée ;

Attendu que le patron et l'armateur du bateau abordé prétendent rendre le capitaine de la malle et l'Etat belge, en sa qualité d'armateur, solidairement responsables des conséquences de l'abordage ; qu'à l'appui de leurs prétentions les demandeurs soutiennent que la *Marie-Henriette* doit être présumée en faute, à raison de sa qualité de vapeur et de la circonstance qu'elle était en marche, tandis que le voilier abordé était en pêche ; que le capitaine du paquebot a commis une faute en faisant battre machine en arrière au lieu de mettre la barre à bâbord ou à tribord, dès l'instant où le bateau *Notre-Dame du Perpétuel Secours* fut aperçu ; enfin que la vitesse de 12 1/2 milles à l'heure était exagérée par temps de brouillard ;

Attendu, d'autre part, que les défendeurs soutiennent qu'ils ont pris toutes les précautions que les circonstances imposaient et qu'aucune faute ne peut leur être reprochée, mais que l'équipage du bateau abordé a négligé de faire entendre les signaux phoniques prescrits par les règlements et que, notamment, les défendeurs allèguent et offrent de prouver que, ni la vigie du paquebot, ni les passagers qui se trouvaient sur le haut-pont à l'avant n'ont entendu aucun signal phonique émanant du bateau des demandeurs ; que, de plus, la malle belge *Rapide*, qui a croisé vers 1 h. 1/2 la *Marie-Henriette*, avait passé à proximité du bateau abordé sans qu'aucun signal de brume fut entendu à son bord ;

Attendu, toutefois, que c'est aux demandeurs qu'il incombe de fournir la preuve de la faute sur laquelle ils prétendent baser la responsabilité des défendeurs ;

Qu'en effet, il n'existe aucune présomption légale de faute à charge du vapeur en marche qui aborde un voilier à l'ancre ou en pêche ; que, s'il est permis aux tribunaux d'admettre en pareille occurence une présomption de faute à charge du vapeur, la prudence commande de n'agir ainsi, que lorsque toutes les circonstances de l'abordage ont été élucidées ;

Attendu que les parties ne sont pas d'accord sur le degré d'intensité de la brume qui régnait au moment de l'abordage ; que les demandeurs semblent même contredire en conclusions

Digitized by Google

les déclarations faites par le patron du bateau devant M. le juge de paix de Gravelines, aux termes desquelles la brume était très intense ; qu'en effet, dans leur écrit de conclusions signifié le 21 décembre 1901, les demandeurs soutiennent que le fait d'avoir aperçu le chalutier à 60 mètres de distance prouve que la brume n'était pas épaisse ;

Attendu, d'un autre côté, que si les demandeurs reprochent au défendeur Van den Kerckhove de ne pas avoir mis la barre à bâbord ou à tribord, dès que le bateau eût été aperçu de la malle, il n'est pas établi qu'il ait été possible de distinguer à bord de la malle quelle était la position du chalutier et la direction de son cap; qu'il suit de là que dans l'état actuel de la cause, l'appréciation de manœuvre reprochée au capitaine de la *Marie-Henriette* serait prématurée ;

Attendu que, de même, la critique élevée par les demandeurs relativement à la vitesse de la malle ne peut être guère appréciée en l'absence des données précises sur l'état de la brume et sur la possibilité qu'il y avait de rencontrer des bateaux de pêche dans les parages ou l'abordage a eu lieu ;

Attendu que vainement les demandeurs se prévalent des déclarations faites par le patron du bateau abordé devant M. le juge de paix de Gravelines pour établir que l'équipage du dit bateau a régulièrement fait entendre les signaux phoniques prescrits par les règlements ; qu'en effet, ces déclarations ne font foi qu'entre le patron du navire et les intéressés au navire, mais nullement à l'égard des tiers tels que les défendeurs ;

Attendu que, dans ces conditions, il échet d'ordonner la preuve des faits ci-après énumérés ;

Par ces motifs,

Avant de statuer au fond, admet les demandeurs à prouver par toutes voies de droit, témoins compris, les faits suivants :

1° Au moment de l'abordage, le bateau *Notre-Dame du Perpétuel Secours* avait son chalut à la mer ;

2° La brume qui régnait n'empêchait pas de distinguer à soixante mètres de distance, la position du chalutier et la direction de son cap et de constater à cette distance que ce bateau était en pêche ;

3° La brume était assez intense pour obliger les navires à réduire considérablement leur vitesse ;

4° L'équipage du bateau *Notre-Dame du Perpétuel Secours* a fait entendre régulièrement les signaux phoniques régle-

Digitized by Google

mentaires (alternativement cornet et cloche) depuis trente-cinq minutes avant l'accident ;

5° Il l'a fait notamment quelques instants avant une heure et demie de relevée, au moment où la malle belge *Le Rapide* passait à proximité ;

6° Les conditions atmosphériques étaient telles qu'il est possible que les signaux phoniques ne se soient pas propagés et n'aient pas été perçus par les navires passant à proximité ;

7° Les parages dans lesquels l'abordage a eu lieu étaient fréquentés par les bateaux de pêche ;

Réserve aux défendeurs la preuve contraire des faits ci-dessus ;

Commet M. le juge Jouret pour procéder aux enquêtes ;

Dit qu'après les enquêtes il sera par les parties conclu et par le tribunal statué ;

Réserve les dépens. »

— Du 7 avril 1902. — 1re Ch. — Présid. : M. Fraeys ; plaid. : Mes Van den Heyde et Jaspar, avocats (1).

Observation. — Voyez Gand, 11 janvier 1902, ce Rec., XVII, p. 627 et la note ; Fécamp, 11 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 759 et les notes ; Rouen, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 165 ; *contrà*, Saint-Nazaire, 21 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 332 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE GAND

15 février 1902

Abordage. Navire en marche et navire à l'ancre. Présomption de faute. Responsabilité du navire abordeur. Chômage. Taux de l'indemnité. Taux des surestaries.

Navire : « Oranje Prince » et « Truro ».

La circonstance qu'un navire à l'ancre est abordé par un navire en marche produit une puissante présomption de faute à charge du capitaine du navire abordeur, laquelle jointe à

(1) Communication de Me H. Boddaert, avocat près la Cour d'appel de Gand.

Digitized by Google

d'autres circonstances qui la fortifient, est susceptible de former preuve complète de la responsabilité de l'abordeur.

Pour un steamer de 1900 tonnes, l'indemnité de surestaries est de 25 centimes par tonne et par jour.

RICHARDSON C. WILKINS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que la demande, réduite en conclusions, tend au paiement de fr. 12.772,20 de dommages-intérêts ;

Attendu que le défendeur conteste la faute qui lui est reprochée, ainsi que le dommage qui en aurait été la suite ;

Quant à la responsabilité :

Attendu qu'il est constant en la cause que le 6 mars 1901, vers 6 heures 30 du soir, le steamer *Oranje Prince* du demandeur se trouvait amarré dans le Canal de Terneuzen, le long de la rive droite et à peu de distance en amont de Terneuzen ; qu'à ce moment, il fut abordé par le steamer *Truro* du défendeur, lequel se rendait de Gand à Hull ;

Attendu que cette circonstance qu'un navire à l'ancre est abordé par un navire en marche produit une puissante présomption de faute à charge du capitaine du navire abordeur ; que, jointe à d'autres circonstances qui la fortifient, elle est susceptible de former preuve complète de la responsabilité de l'abordeur (Aubry et Rau, VIII, § 767 ; Larombière, sur l'art. 1353, no 8 ; Laurent, XIX, nos 636 et suiv. ; Lyon-Caen et Renault, no 2011 ; Jacobs, no 916 ; Cass., 17 juillet 1890, Pas.. 10, I, 266 ; Cour Gand, 18 déc. 1894, Pas., 95, II, 150 ; 22 déc. 1897, Pas., 98, II, 166 ; 11 janv. 1902, ce Rec., XVII, p. 627) ;

Qu'en l'espèce, la dite présomption de faute est corroborée par cette circonstance, non contredite, que l'*Oranje Prince* avait ses feux réglementaires allumés et par cette autre circonstance que, dans leur rapport enregistré, les experts déclarent que, d'après la nature et la situation des avaries, celles-ci doivent provenir de l'abordage par un navire suivant la direction prise par le *Truro* ;

Quant au dommage :

Attendu que les experts ont évalué les avaries à fr. 964,20 ;

Attendu qu'ils ont estimé à trois jours le temps nécessaire à leur réparation ;

Attendu que, s'ils ont déclaré que cette réparation ne pré-

Digitized by Google

sentait aucune urgence, on ne saurait en conclure qu'elle pouvait être effectuée pendant le déchargement ou même en cours de route et que partant, elle ne nécessitait pas de surestarie ;

Attendu que le tonnage de l'*Oranje Prince*, soit 1931 tonnes, n'est pas contesté ;

Que l'indemnité de surestaries, pour les steamers de ce tonnage, est de 25 centimes par jour et par tonne ;

Que, de ce chef, il revient donc au demandeur fr. 1.448,25 ;

Attendu que, suivant les experts, le retard occasionné à l'expertise, le séjour en cale sèche de l'*Orange Prince* et le supplément de surestarie qui en est résulté ont eu pour cause la vérification de l'origine d'un trou, signalé par le demandeur, dans la cale de son navire, trou que les experts ont déclaré ne pas provenir de l'abordage ;

Par ces motifs,

Condamne le défendeur à payer au demandeur la somme de fr. 2.412,45, plus les intérêts judiciaires ; déboute le demandeur du surplus de ses conclusions ; condamne le défendeur aux dépens, y compris ceux afférents à l'instance de référé et à l'expertise qui s'en est suivie.

Du 15 février 1902. — 1re ch. — Présid. : M. De Smet ; plaid. : Mes Verbaere et Dervaux, avocats.

Observations. — I. — Sur les présomptions de faute en matière d'abordage, voir la note sous Gand, 11 janvier 1902, ce Rec., XVII, p. 627 (1).

II. — Voyez Anvers, 20 avril 1901, ce Rec., XVII, p. 849 et la note.

(1) Communication de Me Henri Boddaert, avocat près la Cour d'appel de Gand.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (1)

Par M. **HARRINGTON PUTNAM**, avocat à New-York.

COUR SUPRÊME DES ETATS-UNIS

22 octobre 1900

Harter Act. Art. 1er. Vices d'arrimage. Armateur. Impossibilité d'exonération. Navires étrangers. Application. Connaissement. Référence à la loi du pavillon. Violation de l'Harter Act. Tribunaux des Etats-Unis. Nullité de la clause. Marchandises susceptibles de s'avarier par contact. Arrimage. Séparation insuffisante. Avaries. Vice d'arrimage. Armateur Responsabilité.

Navire : « Portuguese Prince ».

L'Harter Act et, en particulier, l'article 1er de cette loi qui dispose que « toutes stipulations exonérant l'armateur de responsabilité pour perte ou avarie résultant de négligence dans le chargement ou l'arrimage de la cargaison sont nulles et non avenues et restent sans effet », est applicable aux navires étrangers effectuant un voyage entre ports étrangers et ports des Etats-Unis.

En conséquence, est nulle, comme tendant à éluder les dispositions de l'Harter Act, et ne peut être invoquée devant les tribunaux des Etats-Unis la clause du connaissement d'un navire étranger portant que le contrat sera régi par la loi du pavillon.

Constitue un vice d'arrimage entraînant, par suite, la responsabilité de l'armateur pour les avaries qui en résultent, sans qu'il puisse s'en dégager, le fait d'arrimer dans les cales du navire sans séparation suffisante des marchandises susceptibles de se détériorer par le contact.

Knott c. Botany Worsted Mills.

Du 22 octobre 1900. — Devant M. Grey, juge ; plaid. : MM. Kirlin, Kneeland et Mynderse.

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 571.

Digitized by Google

Observation. — Voyez le texte de l'article 1[er] de l'Harter Act, ce Rec., VIII, p. 632 ; Cour du district Sud de New-York, 2 décembre 1886, *ibid.*, III, p. 364 et la note ; Marseille, 24 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 354 et la note.

COUR SUPRÊME DES ETATS-UNIS

5 novembre 1900

Charte-partie. Clause d'affectation de la cargaison à la garantie du fret et d'une indemnité pour retard. Clause de cessation de responsabilité de l'affréteur à la signature des connaissements et à l'embarquement. Connaissement. Clause de garantie de la cargaison pour le fret seulement. Dommages et intérêts pour retard dans le débarquement. Responsabilité de l'affréteur. Charte-partie. Clause d'indemnité pour retard au débarquement par la faute de l'affréteur. Force majeure. Cause de libération. Caractères. Etat de guerre. Bombardement. Débarquement impossible. Retard. Affréteur. Irresponsabilité.

Navire : « Kate Burrill ».

Les clauses d'une charte-partie doivent s'interpréter l'une par l'autre. Lorsqu'une clause affecte la cargaison à la garantie du fret et d'une indemnité pour retard, et qu'une autre stipule « que la responsabilité de l'affréteur cessera lorsque le navire sera chargé et les connaissements signés », cette clause n'est pas applicable à un cas auquel la garantie ne s'étend pas. Si donc les connaissements donnent seulement garantie « pour le fret aux termes de la charte-partie et les avaries ordinaires », comme la garantie sur la cargaison ne comprend pas l'indemnité pour retard, l'affréteur reste responsable de cette indemnité, malgré la clause d'exonération.

La clause de la charte-partie stipulant une certaine moyenne quotidienne de débarquement avec engagement de payer une indemnité pour tout retard ou détention du navire par la faute des affréteurs ou de leurs agents, n'interdit pas aux affréteurs d'invoquer la force majeure comme cause de libération, à la condition que cette force majeure, ayant agi directement sur le débarquement pour le rendre impossible, soit la cause directe et immédiate du retard.

Digitized by Google

Un état de guerre actuel, avec le feu engagé entre des navires de guerre et les forts du port, de telle sorte que les navires ne peuvent pas décharger leurs cargaisons, est un cas de force majeure qui affecte directement et immédiatement l'opération du débarquement ; par suite l'affréteur est dégagé de toute responsabilité pour le retard qui en résulte.

CROSSMAN C. BURRILL.

Du 5 novembre 1900. — Devant M. Grey, juge ; plaid. : MM. Wheeler et Kneeland.

OBSERVATION. — Comp. Cassation française, 10 mars 1899, ce Rec., XV, p. 579 et les notes ; Seine, 28 mai 1898, *ibid.*, XIV, p. 354 ; Marseille, 12 décembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 391 et la note.

COUR D'APPEL (4e circuit)

8 novembre 1900

Connaissement. Clause de livraison du pont du navire. Cesser-clause. Clause de débarquement dès que le navire sera prêt, sur allèges ou sur quai aux risques des destinataires. Débarquement sur quai. Consignataire de la cargaison. Devoir de protéger les marchandises. Capitaine. Prédictions météorologiques. Défaut de certitude. Absence d'obligation d'en tenir compte. Marchandises sur quai. Avarie de mouillure. Capitaine. Irresponsabilité.

Navire : « Saint-Georg ».

Lorsque le connaissement stipule que la cargaison sera livrée du pont du navire, moment où la responsabilité du navire cessera et que le navire aura la faculté dès qu'il sera prêt de débarquer les marchandises sur pontons, allèges ou sur quai, aux risques du destinataire, le devoir du consignataire de la cargaison est de recevoir les marchandises et de les protéger sur le quai.

Le capitaine ne commet aucune négligence en débarquant ainsi une cargaison sèche sur un quai non couvert, bien que les prédictions météorologiques indiquent pour cette date des averses et de l'orage. Ces indications n'ont pas la certitude de

Digitized by Google

faits établis et, en tous cas, elles pouvaient être connues du consignataire aussi bien que du capitaine du navire. Ce dernier n'est donc pas responsable des avaries causées par la pluie à la cargaison alors qu'elle était sur quai à la charge du consignataire.

Du 8 novembre 1900. — Devant MM. Simonton, Paul et Waddill, juges; plaid. : MM. Nathans et Lee.

Observation. — Voyez Cour de district de la Caroline du Sud, 28 juin 1899, ce Rec., XV, p. 243; Marseille, 11 février 1897, *ibid.*, XIII, p. 370; Havre, 18 avril 1899, *ibid.*, XV, p. 101 et la jurisprudence en note; Anvers, 13 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 208.

COUR D'APPEL (4e circuit)

21 novembre 1900

Abordage. Brouillard. Navigation sur les fleuves et rivières. Règle de tribord. Obligation. Navire. Audition du sifflet de brume. Obligation de stopper et de renverser la vapeur. Inexécution. Abordage. Responsabilité.

Navires : « Columbia » et « Newport News ».

Dans la navigation par un épais brouillard sur les fleuves et rivières, la règle de tribord est obligatoire en ce sens que chaque navire doit tenir la droite du chenal.

Commet donc une double faute qui le rend responsable des conséquences de l'abordage le navire qui, en entendant se rapprocher le son du sifflet de brume d'un autre navire, continue à garder la gauche du chenal, même si la direction du son était à droite, et qui n'a ni stoppé ni renversé la vapeur alors que le son se rapprochait.

Washington Steamboat Cº c. armateurs du « Newport News ».

Du 21 novembre 1900. — Devant MM. Goff, Simonton et Purnell, juges; plaid. : MM. Caton, Hughes, White et H. Putnam.

Observation. — Pour la règle de tribord, voyez Cour de

Digitized by Google

district du Maryland, 6 mai 1901, ce Rec., XVII, p. 219 et la jurisprudence en note.

Sur l'obligation de stopper en temps de brouillard, voyez Cour du district Sud de New-York, 4 mars 1902, *ibid.*, XVII, p. 808 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par **M. L. KOCH**, avocat à Marseille.

COUR D'APPEL DE GÊNES

4 avril 1902

Connaissement. Clause : « poids inconnu ». Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Réceptionnaire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret. Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants. Droit. Absence de compensation.

Navire : « Saraca ».

Lorsque le connaissement contient la clause « poids et quantité inconnus » et une mention manuscrite indiquant qu'il reste à percevoir un solde de fret à l'arrivée, ces deux clauses doivent s'interpréter l'une par l'autre en ce sens que le solde de fret ne peut être exigé dès l'arrivée du navire dans son intégralité, c'est-à-dire sur le poids porté au connaissement, quelles que soient les quantités effectivement livrées, mais qu'il doit être perçu seulement sur le poids réellement débarqué et reçu par le destinataire.

La clause « poids inconnu » donne, en effet, le droit au réceptionnaire de rendre l'armateur responsable des manquants, à la condition de justifier qu'il ne lui a pas été livré

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 401.

Digitized by Google

toute la quantité de marchandise réellement mise à bord du navire au port d'embarquement.

D'autre part, le navire et le fret sont respectivement affectés à la garantie des obligations de l'armateur à l'égard des affréteurs et des réceptionnaires de la cargaison, et, comme il s'agit d'un contrat générateur d'obligations corrélatives, il s'en suit que le destinataire n'est pas obligé de payer le fret intégral tant que l'armateur n'a pas rempli vis-à-vis de lui son obligation de livrer tout ce qu'il a reçu. Le destinataire peut donc refuser le paiement du solde du fret dû jusqu'à justification des manquants, sans qu'on puisse lui opposer les principes de la compensation qui n'ont rien à voir en l'espèce.

TONIETTI c. FRATELLI ARECCO E CRISPI.

Du 4 avril 1902. — Présid. : M. Ferrari, 1er président.

OBSERVATION. — Voyez Gênes, 20 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 402 et la note.

COUR D'APPEL DE GÊNES

13 février 1903

Assurances maritimes. Baraterie. Sens. Fautes du capitaine en qualité de conducteur nautique du navire. Fautes nautiques. Application. Gestion commerciale. Inapplication. Déroutement. Cause. Chargement à prendre. Acte de gestion commerciale. Irresponsabilité des assureurs. — Assurances maritimes. Changement ou aggravation des risques. Assureurs. Droit d'annuler l'assurance. Connaissance de la modification. Continuation du contrat. Risques prévus par la police. Risques couverts. Risques nouveaux. Déroutement. Voyage dans une mer non indiquée dans la police. Risques non couverts.

Navire : « Senno ».

I. — Aux termes de l'article 496 du Code de commerce, le capitaine est garant des fautes même légères qu'il commet en sa qualité de préposé à la conduite du navire et dans l'exercice de cette fonction, et, d'après l'article 618 du même Code, les assureurs maritimes ne répondent de la faute du

Digitized by Google

capitaine qu'autant qu'une clause expresse comprend la baraterie au nombre des risques couverts par l'assurance.

Il en résulte qu'il faut distinguer parmi les fautes du capitaine entre les fautes nautiques et les fautes commerciales. Le mot baraterie, pris dans son acception large, ne s'applique qu'aux actes du capitaine ayant le caractère de dol, de faute ou d'imprudence et relatifs à la conduite du navire et aux fonctions techniques du capitaine à cet égard, il ne s'étend pas aux actes qu'il peut faire dans la gestion des affaires commerciales de l'armateur.

En conséquence, une déviation de route qui n'est commandée ni par une fortune de mer ni par les exigences de la navigation et qui n'a d'autre but que de prendre un chargement pour le navire en dehors de la route indiquée dans la police d'assurance, est un acte de gestion commerciale fait dans l'intérêt de l'armateur, exclusif de toute idée de faute ou de négligence techniques, ce n'est donc pas une baraterie dont les assureurs soient responsables.

II. — Suivant l'article 432 du Code de commerce, l'assureur est libéré, lorsque par le fait de l'assuré les risques sont transformés ou aggravés par le changement d'une circonstance essentielle telle que l'assureur n'aurait pas contracté ou l'aurait fait à d'autres conditions si, au moment de la conclusion du contrat, ce nouvel état de choses avait existé.

Mais cette règle cesse d'être applicable si l'assureur, après avoir eu connaissance du changement survenu, ne manifeste pas son intention de considérer l'assurance comme annulée et continue, au contraire, l'exécution du contrat.

Toutefois, sauf manifestation expresse de volonté contraire, l'assureur ne continue à couvrir que les risques tels qu'ils étaient déterminés par la police, aggravés, sans doute, ou modifiés par la modification survenue, mais il ne peut être tenu des risques entièrement nouveaux et indépendants créés par le nouvel état de choses.

Ainsi, lorsque le déroutement constitue un voyage du navire dans une mer autre que celles désignées dans la police, l'assureur ne peut être, malgré la continuation de l'assurance, rendu responsable des risques nouveaux qu'entraîne la navigation dans une mer non prévue au contrat.

Société d'assurances « Alleanza » c. Gauci.

Du 13 février 1903. — Présid. : M. Ferrari, 1er président.

Digitized by Google

OBSERVATIONS. — I. — Sur le sens du mot baraterie dans les divers pays, voyez Bruxelles, 25 octobre 1901, ce Rec., XVII, p. 184 et la note de doctrine et de jurisprudence internationales; Rouen, 5 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 491 et la note.

II. — Comp. Paris, 6 avril 1898, ce Rec., XIV, p. 23; 17 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 16; Douai, 31 octobre 1901, *ibid.*, XVII, p. 705, la doctrine et la jurisprudence en note. *Adde*, Fécamp, 18 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 189.

DOCTRINE

De la loi applicable aux obligations et spécialement à la responsabilité résultant pour les armateurs des contrats d'affrètement par charte-partie ou par connaissement.

Parmi les contrats maritimes, les affrètements et transports par mer sont de ceux où l'on conçoit le mieux que la question se pose de savoir quelle loi régit le contrat. Les affrètements constituent l'exploitation même des navires et de tous temps les navires ont mis en relations des individus et des pays soumis à des lois différentes. En outre, cette question paraît se poser plus particulièrement aujourd'hui qu'autrefois, non pas seulement en raison de la diffusion du commerce dans tous les pays et de l'extension considérable de la marine marchande, mais aussi en raison de la manière dont, en partie, le trafic maritime est effectué de nos jours. Assurément le trafic maritime moderne comporte bien, comme jadis, le cabotage et la cueillette le long des côtes ou le transport en droiture d'un pays à un autre; mais les anciens voyages plus ou moins réguliers des vieux galions d'Espagne vers l'Amérique, puis des navires des grandes compagnies de commerce vers les possessions européennes d'outre-mer, ont fait place à un régime de communications internationales qu'on ne pouvait guère prévoir autrefois. Les pays d'Amérique se sont formés en nations indépendantes ayant chacune leur loi propre, la réserve de l'intercourse coloniale a été supprimée, les monopoles maritimes des grandes compagnies ont été

Digitized by Google

abrogés, enfin le développement moderne de la navigation à propulsion mécanique a amené l'établissement, sur toutes les mers, de nombreuses lignes régulières de navigation au long cours, s'arrêtant pour embarquer ou débarquer des marchandises ou passagers de toutes nationalités, dans de nombreuses escales le plus souvent situées dans des Etats différents, soumises à des législations différentes, entièrement soustraites parfois à toute législation civilisée. Aujourd'hui, il arrive presque constamment que non seulement les affrètements présupposent un lieu de chargement situé dans un Etat différent de celui où est situé le lieu de déchargement et parfois différent de celui où est passé le contrat, mais encore qu'ils mettent en relation un chargeur d'une autre nationalité que celle de l'armateur, parfois même un capitaine, un navire et un affréteur principal de nationalités différentes, ou encore qu'ils constituent seulement une partie d'un transport direct dont le lieu d'expédition ou de reste se trouve dans un pays de l'intérieur n'ayant aucune législation maritime. Ainsi un transport de blé ou de bois, de Portland ou San-Francisco (Etats-Unis) à Anvers (Belgique), peut donner lieu à une charte-partie passée à Hambourg (Allemagne) entre un négociant hollandais et un armateur anglais, affréteur principal d'un voilier français ; ou encore une compagnie japonaise de navigation, affréteur principal d'un vapeur anglais, effectuera entre Hong-Kong (colonie anglaise) et Marseille (France) un transport de soies parties de Shanghaï, Canton ou d'un autre port ouvert de la Chine, à destination de Zurich (Suisse), pour compte de chargeurs allemands, suisses ou italiens. Enfin il est, et il a toujours été très fréquent que les chartes-parties et connaissements soient rédigés dans une langue qui n'est pas celle du lieu du contrat, ni même souvent celle d'aucune des parties contractantes.

L'importance pratique de la question de savoir quelle loi doit, dans des hypothèses de ce genre, être appliquée au contrat, est suffisamment connue. Il n'est pas besoin, en effet, de rappeler la fâcheuse diversité qui existe dans les législations maritimes en matière d'affrètements, notamment au point de vue de la preuve du contrat et de la force probante des documents et clauses écrites qui en constatent les éléments, au point de vue du nombre des connaissements, de leur mode d'endossement, du concours de plusieurs porteurs de ce document, de la responsabilité du capitaine et de l'armateur, du

Digitized by Google

fret et surtout du fret de distance, sans parler de la diversité des usages relatifs au calcul du tonneau d'affrètement, aux modes et délais de chargement et déchargement, etc. Il est communément admis en principe que l'exécution des obligations (les opérations de chargement et déchargement par exemple) est régie par la loi et les usages du port où elle a lieu (1); mais au point de vue du fond même du contrat, il y a, selon les pays, des divergences profondes dans les solutions admises.

En ce qui concerne la responsabilité du capitaine et de l'armateur, la question présente depuis quelque temps un intérêt particulier, en raison des clauses d'exonération dont l'usage est devenu si répandu et que la législation ou la jurisprudence des différents pays apprécient diversement.

En Allemagne (2), la loi n'admet pas qu'on puisse s'exonérer de son dol ou de sa faute lourde. En Belgique (3), la jurisprudence paraît avoir été quelquefois jusqu'à admettre la validité de l'exonération de la faute propre (4). En Grande-Bretagne (5), rien dans la loi ne s'oppose à ce que l'armateur ou le capitaine s'exonèrent de toute responsabilité même pour leur faute propre, le principe invariablement suivi par la jurisprudence étant seulement d'exiger, quel que soit le cas, une stipulation formelle et d'interpréter toute clause non formelle strictement contre l'armateur. Aux Etats-Unis le *Harter Act* de 1893 (6) a, d'une façon générale, consacré législativement la distinction entre les fautes nautiques et les fautes commerciales, admettant l'exonération pour les premières et la prohibant sous peine d'amende pour les autres. En Italie (7) le système suivi paraît être sensiblement le même qu'en France.

(1) V. en France, Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, 3e édit. (1901) t. V, n° 851, p. 620; de Valroger, *Droit maritime*, t. II, n° 690, p. 211; en Allemagne, Lewis et Boyens. *Das deutsche Seerecht*, I (1897), § 32, p. 51; en Italie, Fiore, *Droit international privé*, n° 147; en Grande-Bretagne, Scrutton, *Charter-Parties and Bills of Lading*, 4e édit. (1899), p. 17.

(2) Lewis et Boyens, *Das deutsche Seerecht*, t II. (1901), p. 106.

(3) Jacobs, *Droit maritime belge*, t. I (1889), nos 69 et 112.

(4) C. Bruxelles, 7 mai, 1887, *Autran*, III, p. 75.

(5) Abbott, *Law of Merchant ships* (13e éd. 1892), p. 477; Carver, *Carriage of goods by sea* (3e éd, 1900), § 101.

(6) *Autran*, VIII, p. 632.

(7) Pipia, *Contratto di noleggio*, (1893), nos 525 et s., p. 501 et s.; — Cass. Palerme, 11 juin 1886 (*Autran* II, p. 212); Cass. Florence, 14 juillet 1887 (*Autran*, III, p. 763).

Digitized by Google

On sait que notre jurisprudence française (1) admet bien que l'armateur puisse valablement s'exonérer des fautes du capitaine et de l'équipage, mais non pas que l'armateur ou le capitaine puissent s'exonérer de leurs fautes personnelles ; et actuellement (2) toute stipulation en ce sens entraîne seulement pour le réclamant la charge de prouver la faute personnelle dont le défendeur n'a pu valablement s'exonérer.

A plusieurs reprises il a été question de légiférer sur la matière ; les intéressés au chargement se sont plaints de la situation qui leur est faite. On se souvient des proposition et projet de loi présentés en 1886 par M. Félix Faure (3) et en 1895 par M. André Lebon (4). Ces tentatives restées sans résultat vont, dit-on, être renouvelées sous d'autres formes. Un important congrès de chargeurs, tenu à Marseille dans les premiers jours d'octobre 1902, a repris l'examen de la question et proposé l'adoption d'une loi analogue à la loi américaine (5) ; des pourparlers sont engagés de nouveau entre armateurs et chargeurs ; et il est possible que le législateur français finisse par édicter dans l'intérêt des chargeurs une loi nouvelle plus sévère pour les armateurs que les systèmes suivis chez nos voisins et concurrents commerciaux d'Europe.

Quand et comment doit-on donc appliquer telle ou telle loi à la responsabilité de l'armateur, en tant qu'obligation née du contrat d'affrètement ? C'est le point particulier sur lequel nous voudrions appeler l'attention en faisant l'exposé critique des solutions paraissant actuellement consacrées dans les divers pays, en exposant le système qui nous semble le meilleur, en y joignant enfin quelques réflexions concernant à cet égard le projet d'une réforme législative.

(1) V. P. Govare et L. Denisse, *Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence*. *Autran*, XVII, p. 227 et s.

(2) Depuis les arrêts de la C. cass. 18 juillet 1900. aff. *Boulestin* (*Autran* XVI, p. 145) et 2 janvier 1901, aff. *Anglo-Arabian Co.* (*Autran*. XVI, p. 465).

(3) V. *J. off.*, Documents parlementaires : Chambre sess. 1886, p. 1347 ; Annexe n° 640, séance du 10 avril 1886.

(4) V. *J. off.*, Documents parlementaires ; Chambre sess. extr. 1895, p. 1380 ; Annexe n° 1554, séance du 22 octobre 1895.

(5) V. Autran, *Avant-projet de loi relatif aux clauses d'irresponsabilité dans le contrat de transport maritime. Rapport présenté au Congrès des chargeurs français pour la réforme des connaissements*, 26 pp. in-8°, Marseille, Barlatier, 1902.

Digitized by Google

A tout bien considérer, la solution de la question nous paraît reposer sur l'examen des propositions suivantes :

1° Tout d'abord les parties peuvent convenir expressément dans leur contrat, charte-partie ou connaissement, qu'elles le soumettent à telle ou telle loi, ou stipuler, plus spécialement que la responsabilité sera régie par telle ou telle loi ;

2° Cette convention peut n'être que tacite et résulter des faits et circonstances de la cause et des autres stipulations du contrat ;

3° En l'absence de toute convention expresse ou tacite, l'intention présumée sert de guide, mais cette présomption, variant d'ailleurs selon les pays, y constitue une sorte de principe de droit, et l'examen en est précisément le point délicat de notre question ;

4° Enfin, quelle que soit la loi stipulée ou présumée applicable, son application a toujours pour limites les principes d'ordre public édictés par la loi du juge saisi, *lex fori*.

§ 1.

La question de savoir quelle loi régit le contrat peut tout d'abord, en principe, être expressément résolue par les parties elles-mêmes ; elles ont toute liberté de le faire dans la charte-partie ou le connaissement et le juge saisi, le cas échéant, d'un contestation devra se conformer simplement à leurs accords Toutefois il n'en est ainsi que sous la réserve que l'application de la loi choisie n'est contraire à aucune règle réputée d'ordre public par la loi du tribunal saisi, et nous verrons plus loin l'importance pratique de cette réserve.

La charte-partie ou le connaissement pourront donc stipuler que le contrat est soumis soit à la loi du pavillon du navire, soit à la loi du lieu où le contrat est passé ou à la loi du lieu de chargement, soit à telle ou telle autre loi, ou encore que le contrat est soumis aux règles et usages spéciaux à tel ou tel trafic particulier, celui des bois de Russie, ou des grains de Mer Noire par exemple (1).

A cet égard, sauf la réserve signalée ci-dessus et sur laquelle nous reviendrons plus loin, il ne paraît pas y avoir de difficulté (2).

(1) L'article 14 de la *Anglo-American Cotton Charter-party*, 1895 contient référence expresse à l'*Harter Act* américain de 1893.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 844, p. 615 ; Desjardins,

Digitized by Google

§ 2.

La convention des parties tendant à soumettre le contrat à telle ou telle loi peut n'être que tacite et résulter des faits et circonstances de la cause et des autres stipulations du contrat (1).

Toutefois on conçoit aisément que le cas, où les circonstances seules impliqueront une convention tacite des parties, sera parfois singulièrement voisin du cas où il n'y aura eu, en réalité, aucun accord sur la question ; et la délimitation entre le cas où le juge aura à appliquer telle ou telle loi, comme ayant été tacitement convenue, et celui où, faute de découvrir un accord tacite quelconque, il devra appliquer une règle *a priori*, sera souvent très délicate (2).

Droit maritime, t. III, p. 478 ; Scrutton, *op. cit.*, p. 13 ; Carver, *op. cit.*, p. 239 et s., n° 210 ; Lewis et Boyens, *op. cit.*, t. I, § 30, p. 46.

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 848, p. 617 ; Scrutton, *loc. cit.* ; Carver, *loc. cit.*

(2) En Grande-Bretagne il semble que les tribunaux soient plus particulièrement soucieux qu'en d'autres pays de rechercher par tous les moyens quelle a bien pu être, en fait, l'intention des parties et ce n'est qu'en toute dernière analyse que le juge a recours à une présomption *a priori*, celle de la loi du pavillon. *law of flag*, comme nous le verrons plus loin. En France, il semble au contraire qu'en l'absence de stipulation expresse des parties, les tribunaux soient moins portés à analyser la situation de fait et à rechercher avec subtilité les circonstances particulières de l'espèce qu'à appliquer *a priori* la présomption que leur dicte la jurisprudence, celle de la *lex loci contractus* dont nous parlerons ci-après. Scrutton, *op. cit.*, p. 13 dit « l'interprétation des chartes-parties et connaissements doit être régie par la loi par laquelle il apparaît d'après toutes les circonstances (*from all the circumstances*) que les parties ont entendu être obligées. » L'auteur renvoie à la décision de la Cour Suprême de Judicature du 28 novembre 1893 dans l'affaire du navire allemand *Industrie* (*Autran*, X, p. 90) ; contrairement au juge de première instance, la Cour y a écarté l'application de la présomption de la loi du pavillon, ayant trouvé dans le fait d'un contrat passé en Angleterre, en anglais et avec toutes les stipulations usuelles des C/P anglaises, la preuve d'une convention tacite de se soumettre à la loi anglaise. Carver, *op. cit.*, n° 210, p. 239 et s. dit « il ne saurait y avoir aucun doute que si les parties expressément ou implicitement (*inferentially*) manifestent dans le contrat qu'elles visent l'application d'une autre loi (que la loi du pavillon), cette loi là doit être celle à appliquer » ; et l'auteur rappelle les décisions rendues dans l'affaire *Missouri S. S. Co.*, dans celle de l'*Industrie*, et dans celle de la *Chartered Mercantile Bank of India* c. *Netherlands India Steam Navigation Co.*, affaire dans laquelle, le chargement ayant été fait par un anglais à Singapore, port anglais, au profit d'armateurs

Digitized by Google

Quoi qu'il en soit, il importe de déterminer quelles sont les circonstances pouvant impliquer, avec quelque certitude, la volonté des parties de se soumettre à telle ou telle loi.

On admet le plus généralement que le seul fait d'une rédaction matérielle du contrat dans une certaine langue n'implique pas forcément la soumission à la loi du pays dont on emprunte la langue (1). De ce que les termes employés doivent être pris dans le sens qu'ils ont dans la langue dont ils font partie (2), il ne s'ensuit pas que la loi applicable aux droits et obligations naissant du contrat soit celle du pays dont la langue est employée. D'ailleurs ce serait là un criterium assez trompeur, car des nations ayant des lois différentes parlent souvent une même langue. Le fait pour un connaissement d'être rédigé en anglais pourrait aussi bien impliquer la soumission à la loi anglaise qu'à la loi américaine.

Il en est de même du fait d'employer certaines expressions en usage dans un pays.

Chacun de ces faits pris séparément ne saurait permettre à lui seul de conclure à une intention formelle des contractants. Mais ils peuvent en se combinant à d'autres circonstances (3) et notamment à certaines stipulations, impliquer avec quelque certitude l'intention des parties.

Il en est ainsi particulièrement des stipulations portant attribution de juridiction dans tel ou tel pays. Nous aurons plus loin à examiner la valeur de ces sortes de stipulations, dont on conçoit sans peine tout l'attrait pour échapper à l'application d'une certaine loi ou pour assurer l'application de telle autre.

anglais, il fut considéré « que l'intention était que le contrat fût un contrat anglais », bien que le navire battît pavillon hollandais et que les armateurs constituassent une compagnie enregistrée en Hollande comme compagnie hollandaise.

(1) V. Anvers, 27 avril 1880, *Rec. Anvers*, 80. 1. 251 ; C. app. Bruxelles, 17 juin 1899, *Autran*, XV, p. 201 ; — de Valroger, *Droit maritime*, t. II, n° 690, p. 211 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 848, p. 617 ; Savigny et Guthrie, *A Treatise on the conflict of Laws* (1869) § 874, p. 196.

(2) C. app. Bruxelles, 25 octobre 1901, *Autran*, XVII, p. 184 ; — Lewis et Boyens, *op. cit.*, t. I, § 44, p. 61 et s. ; v. cependant en Allemagne, Trib. rég. Hambourg, 9 novembre 1898, confirmant Trib. cant. 8 juillet 1898, *Autran*, XVI, p. 78 ; et un arrêt du Reichsgericht du 16 avril 1881 (*Entscheidungen des Reichs-Gerichts*, vol. IV, p. 87) critiqué d'ailleurs par von Bar, *Intern. Priv.-und Strafrecht* (2e éd. 1889), II, 215.

(3) V. la note 2, page précédente.

Digitized by Google

Mais le seul fait de stipuler que les contestations seront décidées dans un pays implique-t-il l'applicabilité de la loi de ce pays ? — En principe il ne le semble pas, car la question de compétence et celle de l'applicabilité de la loi ne sont pas forcément corrélatives (1). Toutefois si la clause attributive de juridiction se trouve jointe à une série d'autres circonstances telles que l'emploi d'une formule et de la langue en usage dans le pays de ladite juridiction, la nationalité des parties, et, *à fortiori*, le fait d'avoir contracté dans ce pays même, le juge se convaincra assurément facilement que l'intention des parties a été de se soumettre en même temps à la loi du lieu de juridiction.

La nationalité des parties est, selon nous, un élément analogue qui, à lui seul, peut constituer non pas la base d'une règle de droit inflexiblement applicable dans tous les cas, mais seulement une circonstance dont, le cas échéant, le juge aura à tenir compte et qui contribuera avec d'autres circonstances à démontrer l'intention des contractants.

On a soutenu le contraire et voulu poser en principe que, toutes les fois que les parties sont de la même nationalité, la loi applicable est leur loi nationale (2). On s'appuie à cet effet sur la présomption que ce serait la loi la mieux connue des parties. Mais c'est là, semble-t-il, une présomption sans base certaine, car, si les parties sont depuis très longtemps établies à l'étranger, il est naturel de penser qu'elles connaîtrons mieux la loi locale que leur loi nationale. En outre ce système conduirait, en fait, à d'inutiles complications. Comme le font

(1) C. app., Rennes, 21 décembre 1887, (*Dalloz*, 89. 2. 145) et la note (*ibid.*) de M. Cohendy. Ainsi l'art. 3, C. Civ. soumet l'état et la capacité des étrangers à la loi étrangère, encore que les tribunaux français puissent être compétemment saisis et, comme le fait remarquer M. Cohendy (*loc. cit.*) on pourrait citer bien d'autres hypothèses, dans lesquelles les tribunaux français, compétents pour statuer sur des points de droit international, sont néanmoins obligés d'appliquer la loi étrangère. Il est bien évident d'ailleurs que ceci ne s'applique qu'au fond du droit et non aux questions de forme et de procédure lesquelles tiennent à l'ordre public et sont forcément celles de la *lex fori*. — Cpr. Cass., Ch. req., 24 juin 1884 (*Dalloz*, 85. 1. 137 ; *Autran*, I, 344) ; C. app., Paris, 29 mars 1897 (*Clunet*, XXIV, 784) où il a été jugé également que l'attribution de compétence aux tribunaux français n'implique pas forcément soumission à la loi française.

(2) Weiss, *Traité élémentaire de droit international privé*, p. 629 ; Jacobs, *op. cit.*, n° 299 ; Fœlix et Demangeat, *Droit international privé*, I, p. 243. Cpr. C. civ. italien, art. 9.

Digitized by Google

remarquer MM. Lyon-Caen et Renault (1) « les contrats maritimes et notamment les affrètements sont conclus par l'armateur ou par le capitaine parfois en grand nombre pour un même navire, les uns avec des affréteurs ou des passagers ayant la nationalité de l'armateur, les autres ayant une autre nationalité, de telle façon qu'avec la distinction dont il s'agit, des contrats relatifs au même navire et au même voyage seraient régis par des lois différentes ! Il y aurait là une source de complications. »

Ce qu'on peut donc conclure c'est qu'à défaut d'une expression formelle de volonté, le juge devra rechercher dans l'ensemble des circonstances l'indice de l'intention des parties ; et, à cet égard, la façon selon laquelle la charte-partie ou le connaissement ont été passés, la langue employée, la nationalité des parties, le lieu du contrat ou du chargement, parfois la nature de la marchandise, peut-être même des contrats antérieurs semblables, seront autant d'éléments susceptibles d'éclairer la conscience du juge.

§ 3.

S'il n'est pas possible d'établir quelle a été l'intention des parties contractantes, si l'examen des éléments de fait n'aboutit qu'à un doute, il est indispensable alors, mais alors seulement, d'avoir recours à une règle *a priori*.

A première vue on pourrait concevoir que, dans le doute, le tribunal saisi dût appliquer sa propre loi, *lex fori*. Mais ce serait méconnaître le principe des obligations conventionnelles, selon lequel, sauf prescriptions impératives ou prohibitives de la loi, c'est de la volonté des contractants que doit dépendre la substance de l'obligation (2). Aussi dans presque tous les pays la règle adoptée par la loi ou par la jurisprudence repose elle-même sur une présomption de ce dont les parties auraient convenu si elles avaient eu vraiment quelque intention.

A cet égard trois systèmes principaux sont en présence (3) : le système français de la loi du lieu du contrat, *lex loci contractûs* — le système allemand et hollandais de la loi du lieu

(1) *Op. cit.*, t. V, n° 848, p. 617.
(2) Asser et Rivier, *Droit international privé*, p. 71.
(3) Lewis et Boyens, *op. cit.*, I, §§ 31 et s., pp. 46 et s.

Digitized by Google

d'exécution du contrat, *lex loci solutionis* — le système anglais, qui, tout en reconnaissant l'application de la *lex loci contractûs* aux contrats ordinaires, déroge à cette règle en matière d'affrètement et applique, sauf intention expresse ou tacite contraire, la loi du pavillon du navire, *law of flag*.

Nous examinerons successivement chacun de ces trois systèmes.

1° Système français ; application de la loi du lieu du contrat, *lex loci contractus*.— D'après les principes généraux de notre droit, il est de règle presque unanimement admise que les contrats sont, quant au fond, régis par la loi du lieu où ils ont été passés, parce que les parties sont supposées avoir traité dans les conditions en usage et d'après les lois en vigueur au lieu où elles contractent (1). C'est là, comme on le sait, une solution très ancienne qui nous vient des Romains. « Si non appareat quid actum est, disait déjà Ulpien au IIIe siècle de notre ère, erit consequens ut id sequamur quod in regione, in quâ actum est, frequentatur » (2).

La doctrine et la jurisprudence adoptent cette règle générale en matière d'affrètements. « Au point de vue des effets du contrat, c'est-à-dire des obligations des parties, disent MM. Lyon-Caen et Renault, il est naturel d'appliquer à l'affrètement et au contrat de transport des passagers par mer, la loi du pays de la conclusion du contrat ; ce pays est d'ordinaire celui du port de départ. Il est naturel de penser que les parties ont pris cette loi en considération. C'est du reste la loi de ce pays à laquelle on donne généralement la préférence pour la détermination des effets de tous les contrats. Il n'y a aucune bonne raison pour adopter une autre solution en matière d'affrètement » (3).

(1) Cpr. C. Civ., art. 1159. Voir Weiss, *op. cit*, p. 632 et les références nombreuses par lui citées ; Aubry et Rau, *Droit civil français*, I, p. 106 ; voir cependant quelques opinions doctrinales contraires, Demante, *Cours de Code civil*, I, p. 50, qui se montre partisan de la loi personnelle du débiteur ; Fœlix, *op. cit.*, I, p. 159 et 227, qui distingue les contrats synallagmatiques et les contrats unilatéraux, auxquels il réserve la loi personnelle du débiteur ; Bossion, *Du conflit des lois en ce qui concerne la substance des obligations conventionnelles*, p. 195.

(2) Ulpien, lib. 45 *ad Sabinum* (fr. 34, L. 50, tit. 17 au Digeste).

(3) *Op. cit.*, n° 848, p. 616 ; dans le même sens de Valroger, *op. cit.*, II, n° 690, p. 210 ; Desjardins, *op. cit.*, III, n° 780, p. 478 et n° 866 appendice au t. III, p. X.


Digitized by Google

Les tribunaux ont maintes fois appliqué cette règle aux diverses difficultés relatives aux contrats d'affrètement (1).

En ce qui concerne particulièrement la responsabilité de l'armateur en vertu du contrat d'affrètement, la Cour de cassation a consacré la même solutiou. C'est ainsi qu'elle a jugé, en 1864, que le contrat intervenu dans une possession anglaise (Hong-Kong) entre une Compagnie de navigation anglaise (la *P. and O. Co.*) et un français, pour le transport en France (Marseille) de celui-ci et de ses bagages, était soumis à la loi anglaise du lieu du contrat et non à la loi française du port de destination, en ce qui concerne la question de savoir si la clause d'irresponsabilité au cas de perte des bagages, inscrite sur le bulletin délivré au voyageur, était obligatoire pour ce voyageur, même en l'absence de stipulation expresse (2).

Depuis cette époque les cours et tribunaux ont suivi toujours ce système (3). Ils en ont fait notamment application aux contrats de transports par connaissements passés aux Etats-Unis et par là déclarés régis par la loi américaine (4) et

(1) Notamment pour déterminer l'indemnité due pour inexécution de la C/P, Rouen, 4 janvier 1870 (*Dalloz*, 73. 1. 183) ; Trib. co. Caen, 7 septembre 1883, navire anglais *Chery-Chase* (*Clunet*, XI, 282) ; — pour le calcul du fret, Havre, 10 juin 1874, confirmé par C. app., Rouen, 30 décembre 1874 (*Clunet*, II, 430 ; *Rec. Havre*, XX, 1, 202 et XXI, 2, 11) ; Marseille, 25 juin 1895 (*Autran*, XI, 192) ; — pour le fret de distance, C. app., Douai, 10 novembre 1885 confirmant Trib. co. Dunkerque, 27 mars 1885, navire norwégien *Mona* (*Autran*, I, 360); — pour le fret acquis, Trib. co. Rouen, 22 avril 1888 (*Autran*, IV, 31).

(2) Cass., Ch. civ., 23 février 1864 (*Dalloz*, 64. 1. 166), aff. Julien.

(3) V. C. app., Bordeaux, 27 novembre 1872 (*J. de Marseille*, 73. 2. 151).

(4) V. Havre, 22 mars 1898 (*Autran*, XIV, 364) navire anglais *Benridge*, armateur anglais Cie Cunard, « attendu que le contrat de transport signé à la Nouvelle-Orléans est régi par la loi américaine du 13 février 1893... »; Havre, 25 octobre 1898 (*Autran*, XIV, 489) navire anglais *Talus* ; Havre, 18 avril 1899 (*Autran*, XV, 101) navire anglais *Iran ;* C. app., Rouen, 12 décembre 1896 (*Autran*, XII, 401) navire anglais *Imaum ;* Havre, 26 novembre 1901 (*Autran*, XVII, 324) navire *Anna*. — On remarquera que dans ces diverses affaires le lieu du contrat était le même que le lieu de chargement ou dans le même pays. — Dans différentes autres affaires, les tribunaux ont fait application de la loi du lieu du contrat, mais en vertu d'une clause expresse de référence insérée au contrat, ainsi C. app., Poitiers, 19 décembre 1898 (*Autran*, XIV, 468) navires anglais *Picton* et *Easby-Abbey* ; Havre, 30 avril 1895 (*Autran*, XI, 175) et C. app., Rouen, 23 juillet 1895 (*Autran*, XI, 312) et Cass., 26 mai 1897 (*Autran*, XIII, 7), navires *Georgios Michalinos* et *Avona ;* Havre, 6 mars 1894 (*Autran*, X, 236) ; C. app., Rouen, 22 mai 1883 et Rej. cass., 24 juin 1884 (*Autran*, I, 344 et *Dalloz*, 85. 1. 137) navire anglais *Clara* ;

Digitized by Google

ont en conséquence annulé les clauses d'exonération reconnues illégales par cette législation.

Le même système est suivi en général dans les pays où le droit a subi l'influence du droit romain et notamment en Italie (1) où d'ailleurs le Code civil et le Code de commerce édictent formellement la règle pour les contrats sans faire de distinction (2), en Belgique (3) où l'avant-projet de Code civil dû à Laurent, contient une disposition analogue (4), — de même en Portugal (5).

Il est intéressant de remarquer que la jurisprudence américaine, différente ici de la jurisprudence anglaise, paraît également suivre en matière d'affrètement le système de la *lex loci contractûs* (6). Mais, comme la matière de la responsabilité et des clauses d'exonération y est l'objet de disposi-

dans cette affaire comme dans l'aff. Julien, Cass., 23 février 1864 précitée, la *lex loci contractûs*, loi anglaise, était en même temps celle du pavillon.

(1) V. Cass., Turin, 23 août 1887 (*Autran*, IV, 537) ; Cass., Naples, 27 février 1899, vapeur *Utopia* (*Autran*, XIV, 841).

(2) C. Civ., italien, art. 9. « La substance et les effets des obligations sont réputés régis par la loi du lieu où les actes ont été faits et, si les contractants étrangers appartiennent à une même nation, par leur loi nationale, sauf en tous cas la démonstration d'une volonté contraire ». Sur le cas de même nationalité des parties, v. *suprà*. — C. com. italien, art. 58. « La forme et les conditions essentielles des obligations commerciales, la forme des actes à faire pour l'exercice et la conservation des droits qui en dérivent et pour leur exécution, ainsi que les effets des mêmes actes, sont réglés respectivement par les lois ou usages du lieu dans lequel sont consenties les obligations et dans lequel se font ou s'éxécutent les actes susdits, sauf, en tous cas, l'exception édictée par l'art. 9 des dispositions préliminaires du Code civil à l'égard de ceux qui sont soumis à une même loi nationale. »

(3) Jacobs, *op. cit.*, n° 299, t. I, p. 324. sur l'art. 67 de la loi du 21 août 1879 ; Bruxelles, 17 juin 1899 (*Autran*, XV, 200) ; Trib. civ., Anvers, 7 juillet 1897 (*Autran*, XIII, 388) navire français *Dom Pedro*, Anvers lieu du contrat. — Voir cependant C. app., Gand, 27 avril 1901 (*Autran*, XVI, 842) où la loi du port de décharge est invoquée non-seulement pour l'*exécution* des obligations mais même pour la *responsabilité*.

(4) Art. 14, al. 3. « En cas de doute sur la volonté des parties, le juge appliquera la loi du lieu où le contrat se passe ».

(5) V. Lisbonne, 3 novembre 1885 (*Autran*, III, 230), où il fut jugé que la loi portugaise devait être appliquée au cas d'un affrètement d'un navire étranger passé en Portugal. V. cependant l'art. 1543 de l'ancien code de commerce portugais, adoptant la *lex loci executionis*, mais qui n'a pas été reproduit dans le Code de 1888.

(6) V. C. Suprême des Etats-Unis, 5 mars 1889 (*United States Reports*, vol. 129, p. 397 ; *Clunet*, 1890, XVII, 153) ; aff. du *Montana* ; voir sur cette décision une brochure de M. Harrington Putnam, *Des clauses de*

Digitized by Google

tions qui y sont considérées comme d'ordre public, l'application de la loi étrangère comme loi du lieu de contrat n'y peut être que très restreinte.

L'application de la *lex loci contractûs* est loin de présenter toujours une grande simplicité, car il y a doute souvent sur le lieu qui doit être considéré comme le véritable *locus contractûs*.

Il arrive en effet tout d'abord que l'affrètement stipule le transport direct d'un point à un autre en suivant successivement tantôt la voie de mer, tantôt la voie fluviale, tantôt la voie de terre. C'est ce qui a lieu notamment lorsque le lieu de départ ou d'arrivée est dans l'intérieur et qu'un connaissement direct couvre l'ensemble du transport terrestre et maritime. Une situation analogue se présente pour les contrats de passage, lorsque le passager prend son billet dans un pays, en France par exemple, pour s'embarquer dans un autre, en Angleterre par exemple. Où est alors le *locus contractûs* devant fixer la loi applicable ? Tantôt il a été décidé en faveur du lieu où le contrat a été réellement passé, quoique l'embarquement ait eu lieu ensuite dans un autre pays (1) ; tantôt on donne la préférence au port d'embarquement, car c'est là, dit-on, que le transport par mer commence (2).

En second lieu la charte-partie peut être passée dans un pays et le connaissement dans un autre où le chargement a lieu effectivement ; soit, par exemple, une charte-partie passée en France, relativement à un navire qui devra aller prendre charge aux Etats-Unis, où sera délivré le connaissement. Doit-on alors appliquer la loi française ou la loi américaine aux obligations nées du contrat ? (3)

non-garantie dans les connaissements, New-York, 1890 ; J.-P. Kirlin, attorney à New-York, *La loi du pavillon en matière d'affrètement* (dans *Autran*, IV, p. 481) ; Wharton, *Law of the flag* dans l'*American Law Register* (*new series*), t. 31, p. 193 ; au point de vue du principe voir J. Story, *Commentaries on the conflict of laws* (7ᵉ éd., Boston, 1872) § 280, p. 325 ; F. Wharton, *A Treatise on the conflict of laws* (Philadelphie, 1872) § 471 ; et les décisions américaines citées par ces auteurs, notamment les affaires *Malpica* c. *Mc. Kown* (Louisiana Reports, t. I, p. 249, 254) et *Arago* c. *Currell* (Louisiana Reports, t. I, p. 528).

(1) V. Anvers, 7 juillet 1897, navire français *Dom Pedro* (*Autran*, XIII, 388), cas d'un billet de passage pris à Anvers et embarquement au Havre sur navire français.

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 850, p. 619.

(3) V. dans le sens de la loi du lieu de la C/P, Rouen, 4 janvier 1870 (*Dalloz*, 73. 1. 183) ; dans le sens de la loi du lieu de chargement, Trib.

Digitized by Google

De même il arrive que la charte-partie est préparée et signée dans un lieu par le représentant de l'armateur habitant un autre pays, et que la ratification ou acceptation définitive de celui-ci est donnée dans cet autre pays. Il a été jugé que le lieu du contrat devait être celui où l'acceptation avait été donnée (1). Et cependant la jurisprudence admet que la ratification ayant un effet rétroactif conformément à l'article 1179, C. civ., la date du contrat ainsi fixée détermine le lieu où le contrat a été passé (2).

Enfin on connaît les difficultés qui naissent encore relativement à la détermination du *locus contractûs*, lorsque le contrat est conclu par correspondance postale, télégraphique ou téléphonique. Bornons-nous à rappeler que d'après la jurisprudence (d'ailleurs critiquée en doctrine) de la Cour de cassation, il appartient aux juges du fond de déterminer, d'après les circonstances de la cause, le lieu dans lequel le contrat est devenu parfait (3).

Il résulte, semble-t-il, de ces diverses difficultés que le système de la loi du lieu du contrat, malgré son apparente simplicité, ne constitue qu'une règle médiocrement certaine et suffisante.

2° Système allemand. Application de la loi du lieu d'exécution du contrat, *lex loci solutionis*. — A la différence du système précédent, la doctrine et la jurisprudence allemandes admettent qu'en principe, à défaut de convention, la loi applicable à l'obligation née du contrat est celle du pays dans lequel l'obligation doit produire ses effets essentiels, « in welchem die Obligation ihre wesentliche Wirkung äussere », et on considère comme tel en matière d'affrètement le lieu de destination, *Bestimmungsort* (4).

co. Bordeaux, 19 avril 1888 (*Autran*, IV, 299). cas d'une C/P signée en Angleterre et de Bordeaux port de chargement, jugé que « c'est d'après les usages du port de Bordeaux qu'il faut interpréter la C/P ».

(1) C. appel Douai, 10 novembre 1885, confirmant Trib. co. Dunkerque, 27 mars 1885 (*Autran*, I, 360), cas d'une C/P signée en Angleterre pour compte d'un armateur norwégien et acceptée en Norwège : en sens contraire les observations jointes à l'arrêt ci-dessus (*loc. cit*).

(2) Cass. Ch. civ., 25 février 1879 (*Dalloz*, 79. 1. 102) ; dans le même sens, Marseille, 6 février 1890 (*J. Marseille*, 1890. 1. 126) ; en sens contraire, Marseille, 11 décembre 1882 (*J. Marseille*, 83. 1. 70).

(3) V. cass., 6 août 1867 (*Dalloz*, 68. 1. 35), et J. Valéry, *Des contrats par correspondance*, n° 128, p. 124, n° 130, p. 125 et s., et au point de vue du conflit des lois, n°s 402 à 426, pp. 359 à 378.

(4) V. Wagner, *Handbuch des Seerechts* (1884), § 17 C, p. 141 « d'après

Digitized by Google

En ce qui concerne particulièrement la responsabilité et la validité des clauses d'exonération, la jurisprudence, autant que nous en pouvons juger, paraît admettre en principe l'application de cette règle... « En laissant de côté les clauses du connaissement, dit un arrêt récent du Tribunal supérieur de Hambourg du 23 décembre 1898 (1), la responsabilité de l'armateur devrait se régler d'après le droit allemand, car c'est à Hambourg que le connaissement doit être accompli... mais au connaissement il est stipulé que la responsabilité de l'armateur doit être réglée d'après le *Harter Act*, etc... »

Toutefois une application différente de la règle paraît à cet égard être soutenue. Boyens (2) posant la question de savoir si la loi américaine du 13 février 1893 doit, en Allemagne, être respectée relativement à des marchandises chargées aux Etats-Unis et déchargées dans les ports allemands s'exprime ainsi : « A mon avis cette question doit être résolue par l'affirmative. L'accomplissement du contrat de transport (*die Erfallung des Frachtvertrages*) commence de l'autre côté avec l'embarquement à bord du navire. Cet embarquement a lieu sous l'empire et dans les conditions de la loi locale, laquelle déclare les stipulations contraires non pas seulement sans effet devant les tribunaux locaux mais non valables et punissables. Ces stipulations, une fois non valables, restent frappées de nullité, et cette nullité doit être respectée chez nous, car on ne saurait admettre qu'une semblable limitation

le système de la jurisprudence le contrat d'affrètement en général est régi par la loi du lieu de destination et la même chose est admise pour les obligations résultant du connaissement », et la jurisprudence citée en note ; Lewis et Boyens, *op. cit.*, I. p. 47, § 31 *b*, texte et note 37 ; Ferd. Böhm, *Die räumliche Herrschaft der Rechtsnormen, Oertliche Statutenkollision* (1890), p. 161 ; von Bar, *Das Internationale Privat-und Strafrecht* (2e éd., 1889), II, p. 213 ; et la jurisprudence citée par ces auteurs.

(1) *Autran*, XV, 176 ; v. de même, Trib. supér. hanséatique de Lubeck, 26 mars 1861 (Seuffert, *Archiv. f. Entscheidungen d. oberst. Gerichtshöfe i. d. deutsch. St.*, XV, n° 183) ... « Comme l'affrètement en question a été conclu pour un voyage de Ciudad Bolivar à New-York, il ne saurait y avoir de doute que la loi de New-York est la loi applicable aux droits et obligations naissant du contrat. Le Trib. Supér. Hanséat. a maintes fois reconnu que lorsqu'un lieu d'exécution a été stipulé, c'est ce lieu et non le lieu de la conclusion du contrat, aux lois duquel les parties dans leur silence sont présumées s'être soumises, et ceci a lieu notamment dans le contrat d'affrètement... » ; Id., 30 juin 1870 (Seuffert, *ibid.*, XXIV, n° 268).

(2) *Loc. cit.*, p. 53.

Digitized by Google

à la liberté des conventions doive être écartée selon nos usages d'après la manière de voir qui sert de base à nos lois (comparer arrêts du *Reichsgericht*, vol. 30, p. 124). L'application à des chargements à destination des Etats-Unis peut encore moins être douteux ».

On devrait donc, selon cette opinion, considérer la responsabilité du transporteur comme prenant naissance au lieu de chargement, dire qu'il y a là un commencement d'exécution qui se perpétue pendant le voyage et se termine à l'arrivée, de sorte que la loi du lieu d'exécution serait en somme celle du port de départ (1).

Enfin une autre opinion, tout en reconnaissant le principe de la *lex loci solutionis*, propose cependant encore l'application de l'*Harter Act*, mais par un autre motif : celui de la *comitas gentium*. Invoquant l'exemple (d'ailleurs contestable et contesté) des infractions aux lois douanières étrangères, il serait, dit-on, contraire aux bonnes relations internationales et à la *comitas gentium* qu'un Etat reconnût chez lui comme licites des actes passés dans un autre Etat en violation des lois de cet Etat et y donnant lieu à des pénalités.

L'applicabilité de la *lex loci executionis* à la responsabilité du transporteur et en général aux obligations naissant des affrètements a été également consacrée dans divers pays, soit par la jurisprudence, comme en Grèce (2), soit par le législateur lui-même comme en Hollande (3), et dans certains

(1) H. Wittmaack, *Die Nordamerikanische Harter's Akte* (dans la *Zeitschrift f. d. gesammte Handelsrecht*, 1902, t. LII, p. 75-104, voir p. 95 texte et note 19.

(2) C. d'Athènes, 17 juin 1887 (*Autran*, III, 493), jugé que la clause d'exonération doit être appréciée d'après la loi sous l'empire de laquelle le contrat doit être exécuté.

(3) C. co. hollandais, art. 498 : « Si des navires étrangers sont affrétés dans le royaume, les capitaines et les navires sont soumis aux dispositions du présent Code. Les mêmes dispositions sont applicables aux capitaines, en ce qui concerne le déchargement et tout autre acte, qui doit être exécuté dans le royaume, si l'affrètement a eu lieu à l'étranger ». MM. Asser et Rivier, *Eléments de droit international privé*, p. 219, qui adoptent théoriquement le système ci-dessus, ajoutent « le code de commerce hollandais applique d'une manière précise et générale la règle de la *lex loci executionis* aux navires étrangers à destination des Pays-Bas, à l'art 498... L'art. 498 ne parle pas des navires à destination de l'étranger. Il est permis cependant d'admettre que le législateur n'a pas entendu leur appliquer un principe différent ; nous voyons, en effet, par les articles 457 et 458 du même Code, qu'en tant que l'exécution du contrat doit avoir lieu à l'étranger, il en fait dépen-

Digitized by Google

pays du Sud-Amérique, au Brésil (1), dans l'Argentine (2), au Chili (3), dont les Codes reproduisent la disposition de la loi néerlandaise.

L'application de la *lex loci executionis* présente des difficultés analogues à celle de la *lex loci contractus*, pour la solution desquelles on est forcé d'avoir recours à d'ingénieuses combinaisons. Si, en effet, il est difficile de déterminer quelquefois quel est le lieu véritable du contrat, il arrive de même que le port de destination, le *locus executionis* est inconnu et reste tel jusqu'à la fin du voyage : le navire est affrété et part sans destination fixe, avec une destination générale à préciser ultérieurement, il doit seulement se rendre à un port d'ordre d'où il sera dirigé par les intéressés sur tel ou tel lieu de déchargement situé dans tel ou tel pays différent. Cela est, comme on sait, de pratique courante (4) pour diverses catégories de marchandises et de transports. C'est le hasard des transactions, dont la marchandise est l'objet, en cours de route, qui fixe la destination définitive. Or, en pareil cas, quel est, jusqu'à cette dési-

dre les effets de la loi étrangère » ; l'auteur renvoie à un article de M. Asser dans le *Magazijn van Handelsregt*, XI, 1869. V. également Molengraaf, *Etude sur le contrat d'affrètement*, dans la *Revue de droit international*, t. XIV, année 1882, pp. 39, 260.

(1) C. co. brésilien, art. 628 : « Le contrat d'affrètement d'un navire étranger exécuté au Brésil doit être apprécié et jugé d'après les règles établies par le présent Code, qu'il ait été passé dans l'empire ou en pays étranger ». Le Code de 1850 n'a été modifié en 1890 que dans la IIIᵉ partie relative aux faillites.

(2) C. co. argentin, art. 1091 : « Le contrat d'affrètement d'un navire étranger, qui doit recevoir son exécution dans la République, doit être jugé d'après les règles établies dans le présent Code, qu'il ait été conclu dans l'intérieur ou en dehors de la République ».

(3) C. co. chilien, art. 975 : « Les affrètements des navires étrangers contractés dans les ports de la République sont soumis aux dispositions du présent Code bien que le capitaine soit lui-même étranger. — S'ils ont été passés en dehors de la République, ils seront soumis à ces mêmes dispositions pour tout ce qui concerne le déchargement ou tout autre acte quelconque devant être exécuté sur le territoire chilien ».

(4) Par exemple dans la *Black Sea Charter-Party 1890*... « 1. That the said steamer... being so loaded shall therewith proceed to a safe port in the *United Kingdom*, or a safe port on the *Continent* between Havre and Hamburg (both inclusive), or to a safe port in the *Adriatic or Mediderranean Seas* (Spain excluded). — 2. Orders for the *United Kingdom, Continent* or other stipulated port, unless given on signing Bills of Lading, are to be given at *Gibraltar* within 12 running hours of arrival... etc. »

Digitized by Google

gnation, le *locus executionis*, criterium de la loi applicable ?

La doctrine et la jurisprudence ont dû avoir recours à des moyens plus ou moins arbitraires : *a*) si le port de destination est stipulé devoir être choisi dans un même pays, par exemple dans le Royaume-Uni, on appliquera la loi de ce pays ; *b*) si le port de destination peut être choisi dans des pays différents (*safe port on the continent between Havre and Hamburg*, p. ex.) on ne peut que rechercher, d'après les circonstances de la cause, quelle serait vraisemblablement la destination définitive « nach welchem Rechtsgebiete das Schiff wahrscheinlich beordert worden wäre » (1). Ne peut-on pas penser qu'on laisse de la sorte une fâcheuse incertitude planer sur le sort de l'expédition ?

3° Système anglais. Application de la loi du pavillon, *law of flag*. — Ainsi que nous l'avons vu, ce n'est, dans le système du droit anglais, qu'après une minutieuse analyse des faits pour rechercher l'intention des parties, que la jurisprudence a recours à une règle *a priori*. En principe la règle est d'appliquer aux contrats la *lex loci contractûs ;* mais en matière d'affrètement il y est fait exception et, faute de preuve contraire, on considère que les parties ont entendu se soumettre à la loi du pavillon du navire, *law of flag*.

« Quoique, dit Scrutton (2), en l'absence d'une preuve claire de l'intention des parties la présomption en matière de contrats en général est que la loi des parties a été la *lex loci contractûs*, la loi du lieu où le contrat a été fait, il est admis qu'en l'absence d'aucune manifestation expresse d'intention entre les parties à un contrat d'affrètement, il y a une forte présomption en faveur de la loi du pavillon du navire ». —

(1) Lewis et Boyens, *op. cit.*, I, § 31, note 47, p. 49 ; Asser et Rivier, *op. cit.*; n° 111, p. 219 ; v. également Wagner, *loc. cit.* ; F. Böhm, *loc. cit.* — Lewis et Boyens, *loc. cit.*, rapportent un arrêt récent du *Reichsgerichts* du 23 janvier 1897 (*Jur. Wochenschr.*, 1897, n° 28) d'après lequel, au cas de rupture de voyage par avarie ou condamnation du navire, la loi applicable est celle du port où se trouvent le navire et la cargaison et non celle du port de destination, même si ce dernier est fixé déjà. Cet arrêt (relatif seulement à la question du fret de distance) est basé sur ce que l'affrètement se trouverait prendre fin par force majeure et que l'*executio* (Erfüllung), si elle a lieu, se produit dès ce moment dans le port de refuge. L'auteur constate l'inconvénient qu'il y a à soumettre l'affrètement et les obligations qui en naissent tantôt à une loi tantôt à une autre selon des circonstances extérieures.

(2) Scrutton, *op. cit.*, p. 13.

Digitized by Google

Et de même Westlake (1) : « Les effets d'un contrat d'affrètement dépendent de la loi du pavillon, c'est-à-dire, de la loi personnelle de l'armateur » ; — de même encore Carver (2) : « n° 202. La règle ordinaire adoptée par nos tribunaux est que la loi du lieu, où le contrat a été fait, détermine ses effets... n° 204. En ce qui concerne toutefois les contrats pour le transport des marchandises par mer, une règle plus précise a été posée... n° 206... le degré de responsabilité et le caractère des obligations implicitement assumées par l'armateur (auxquels le contrat s'est référé, en tant qu'il ne les a pas expressément modifiés ou exclus) sont également régis par la loi du pavillon. D'où il suit que l'effet des stipulations exprimées pour limiter ou modifier ces obligations doit être apprécié par la même loi. Egalement la même loi doit régir les droits de l'armateur vis-à-vis de l'affréteur ou chargeur et les obligations de ceux-ci en vertu du contrat... »

Le système anglais de la loi du pavillon a été particulièrement affirmé dans une affaire restée célèbre, l'affaire *Llyod* c. *Guibert*, jugée en 1865 (3). La question, qui y était posée,

(1) Weslake, *On Private international Law* (1880), § 208, p. 240 ; voir de même Abbott, *op. cit.*, p. 370.

(2) Carver, *op. cit.*, pp. 231, 233, 237. Pour éviter tout malentendu, nous prenons la liberté de citer le texte même de ce savant auteur dont on connaît la sûreté de doctrine. « n° 206. Lloyd v. Guibert establishes, that where the shipowner's total liability is limited by the law of his own country, in which he is domiciled, and under whose flag he sails his ship, that limitation is to be implied in contracts to carry goods in her. Wether the contract be made by the master, under a limited authority, *or by the owner himself,* the law of the flag determines his liability in point of total amount. — The same reasoning establishes that *the degree of responsibility, and the character of the obligations* impliedly *undertaken by the shipowner* (*with reference to which the contract is made so far as it does not expressly vary or exclude them*) *are also to be determined by the law of flag. Hence it follows that the effect of the* expressed *terms in limiting or altering those obligations must be determined by the same law. Also, that the same law must govern the rights of the shipowner against the charterer or shipper and the obligations of the latter under the contract.* For the contract is a whole and must be read in the light of one and the same consistent set of rules. The exceptions must be read with the obligations, and the obligations on one side with those on the other, for which they are the considerations, and of which they are frequently conditions ».

(3) Aspinall's maritime cases, t. II, (anc. série), p. 283 ; Law Reports, t. I, Queen's Bench, p. 115 ; Law Journal Queen's Bench, t. XXXV, p. 74 ; Law Times, t. XIII, p. 602. — On en trouvera les principaux passages rapportés dans Carver, *loc. cit.*

Digitized by Google

n'était pas à proprement parler celle de la loi applicable aux effets généraux de l'affrètement et aux obligations qui en naissent : un navire français avait été frété par son capitaine à un sujet britannique dans un port des Antilles danoises, pour un voyage entre un port haïtien et un port anglais et la question était de savoir la loi applicable à la responsabilité de l'armateur vis-à-vis des chargeurs en raison d'un emprunt à la grosse sur corps et facultés, emprunt passé au cours du voyage, dans un port portugais. On peut assurément penser qu'il s'agissait là d'une question spéciale, celle de la responsabilité de l'armateur pour les actes de son préposé et non celle des effets du contrat d'affrètement ; le pouvoir du capitaine d'affecter le chargement à un contrat à la grosse, a-t-on dit cependant, peut bien être considéré comme un résultat du contrat d'affrètement, en vertu duquel il reçoit la marchandise à son bord (1). Mais quoi qu'il en soit, la raison pour laquelle la décision rendue dans *Llyod* c. *Guibert* est devenue la base de la doctrine anglaise, c'est que le juge tout en se prononçant sur le point particulier qui lui était soumis, en a dépassé les limites restreintes et a examiné et tranché, dans son ensemble, la question de la loi applicable aux effets généraux de l'affrètement.

Cette sentence présente, nous semble-t-il, des considérations générales d'un intérêt trop immédiat pour la présente étude pour que nous n'en rapportions pas quelques-uns des motifs.

Après avoir remarqué qu'en Angleterre la question n'avait point encore été tranchée, qu'en Amérique elle avait fait l'objet de décisions contradictoires, qu'en conséquence il y avait lieu de la traiter comme une question nouvelle et de s'efforcer de suivre fidèlement, pour la résoudre, les principes généraux selon lesquels des contractants doivent être jugés par la loi qu'ils ont prévue ou plutôt qu'ils peuvent être justement présumés avoir prévue, le juge Willes constata que de nombreuses considérations pratiques militaient en faveur de la loi du pavillon : « ... tout d'abord l'objet même du contrat, à savoir l'emploi d'un navire de mer à un service dont la plus grande partie ou la partie la plus importante doit être effectuée en haute mer, où, à tous égards, quant à la juridiction criminelle ou civile, vis-à-vis de toutes personnes, de toutes

(1) Westlake, *op. cit.*, p. 241.

choses et de tous contrats faits à bord, le navire est comme une île flottante sur laquelle le pays du pavillon (dans l'espèce la France) a une souveraineté aussi absolue et aussi exclusive pour toutes opérations d'un caractère pacifique que sur son territoire, le navire qui même dans un port étranger n'est jamais complètement soustrait à la juridiction de son pavillon, d'après les principes de juridiction adoptés en Grande-Bretagne (18 et 19 Vict. chap. 91, sect. 21 ; 24 et 25 Vict. chap. 94, sect. 9) et poussés plus loin encore en d'autres pays (Ortolan, *Diplomatie de la mer*, ch. XIII, œuvre d'un officier de vaisseau français, mais dont un jurisconsulte pourrait être fier). — En outre il faut rappeler que, bien que les connaissements soient ordinairement délivrés au port de chargement, les chartes-parties sont souvent faites ailleurs ; et il semble étrange et illogique de supposer aux contractants la pensée que leurs droits et obligations relativement à un même voyage varieront, d'abord selon que le navire a été affrété ou non au port de charge et, en second lieu, s'il a été affrété ailleurs, selon la loi du lieu où la charte-partie a été signée ou ratifiée. — Si un Français affrète un navire français en Danemark pour un voyage d'Haïti au Havre, Londres ou Liverpool, il serait étrange qu'il pût invoquer la loi danoise contre son compatriote parce que la charte-partie a été faite ou ratifiée dans un port danois, quoique en vue de services à fournir ailleurs, par un navire de passage, pour la plus grande partie dans le ressort de la juridiction française. De plus, il y a de nombreux ports qui ont peu ou point de navires de mer sous leur pavillon, qui n'ont pas de jurisprudence maritime établie et qui cependant fournissent d'importantes cargaisons aux navires des autres pays. Prenons Alexandrie, par exemple, avec sa population mélangée et son commerce maritime presque entièrement aux mains des étrangers. Est-ce que les navires partant d'Alexandrie avec un chargement de grains en vertu d'une charte-partie ou d'un connaissement passés à Alexandrie, est-ce que tout passager partant d'Alexandrie ou de Suez, soit-il anglais, autrichien ou français seront soumis à la loi égyptienne ? Pour les nombreuses localités à moitié sauvages de l'Afrique et de l'Asie, n'ayant ni navires de mer, ni lois maritimes, une question analogue se pose, — quelle est la loi en pareil cas, ou n'y en aurait-il pas d'autre que celle du tribunal dans la juridiction duquel la contestation s'élèvera en premier lieu ? De même, peut-on encore deman-

Digitized by Google

der, est-ce qu'un navire qui visite de nombreux ports dans un même voyage, alors que sans aucun doute il reste soumis aux lois pénales de son pays, revêt une nouvelle espèce de personnalité civile, à chaque nouveau pays qu'il visite, relativement au chargement qu'il prend à bord? un vapeur anglais, par exemple, parti de Southampton pour Gibraltar et touchant à Vigo, Lisbonne et Cadix. Un Portugais s'embarquant à Southampton et voyageant jusqu'à Vigo, pensera naturellement naviguer sous l'empire, à tous égards, de la loi anglaise, celle-ci étant la loi du lieu et celle du navire. Mais si le lieu du contrat doit servir de règle, un anglais allant de Vigo à Lisbonne dans ce même voyage sera soumis à la loi anglaise au point de vue criminel et pour toutes les obligations étrangères au contrat de transport, mais se trouvera soumis à la loi espagnole quant au contrat de transport, et un Espagnol allant de Lisbonne à Cadix pendant ce même voyage jouira de la loi portugaise quant à son transport et sera soumis à la loi anglaise aux autres points de vue. Les hypothèses que nous prévoyons là ne sont ni extrêmes ni exceptionnelles, au contraire ce sont celles qui ordinairement donneront naissance à la question de savoir quelle loi doit prévaloir? Les inconvénients et même les absurdités (*absurdities*) qu'entraînera l'adoption de la loi du lieu du contrat. de préférence à celle du navire, suffisent à prouver que c'est à cette dernière qu'il faut recourir. — Si des cas exceptionnels se produisent, on doit les traiter selon leurs particularités. En posant une règle de droit, il faut plutôt avoir égard à la majorité des cas, au sujet desquels un doute ou une contestation peuvent s'élever; et la règle générale selon laquelle, lorsque le contrat d'affrètement n'en dispose point autrement, la loi du navire est applicable entre les parties contractantes, relativement au dommage de mer et à ce qui s'y rattache, paraît non-seulement être conforme à l'intention probable des parties mais encore être la plus commode pour ceux qui se livrent au commerce » (1).

(1) Dans les affaires relativement peu nombreuses (comme le fait remarquer Carver, n° 201, p. 231) où la question de la loi applicable s'est posée, la jurisprudence anglaise a eu plusieurs fois à se prononcer pour la *lex loci contractûs*; mais on ne saurait en tirer une conclusion de principe, car ou bien la Cour a décidé, en fait, d'après les circonstances de la cause que telle avait dû être la volonté des parties, ou bien la loi du lieu du contrat était en même temps celle



La même règle est appliquée aux transports directs ; dans le cas, par exemple, d'un connaissement direct délivré pour un transport d'un lieu de l'intérieur des Etats-Unis sur l'Angleterre, par chemin de fer jusqu'à Philadelphie et de là par vapeur appartenant à une ligne anglaise, la loi du pavillon régira le contrat pour la seconde partie du voyage, encore que la première ait été faite sous l'empire de la loi américaine (1).

La question de savoir quelle solution doit être adoptée lorsque la loi du lieu du contrat déclare nulles certaines stipulations se pose naturellement pour les contrats passés aux Etats-Unis et contenant des clauses d'exonération prohibées par la

du pavillon. Ainsi dans l'affaire *In re Missouri S. S. Co.* (1889), Scrutton, p. 15, le juge Chitty, après avoir cité l'affaire *Llyod* c. *Guibert*, déclara que la loi du pavillon était applicable « non seulement aux questions d'interprétation et aux droits se rattachant au contrat et naissant de l'affrètement, mais aussi aux questions de validité des stipulations du contrat lui-même ; ... il est juste, ajouta-t-il, de présumer qu'à l'égard de ces sortes de questions, les parties se sont soumises à la loi d'un seul pays, à la loi du pavillon ; en le soutenant on ne fait qu'adopter une règle naturelle et logique. » En appel, la Cour se borna à décider *en fait* que les parties avaient eu l'intention que leur contrat fût gouverné par la loi anglaise (qui se trouvait être celle du pavillon) mais sans rien dire ni pour ni contre la loi du pavillon comme présomption de principe. Dans une affaire plus récente celle du navire allemand *Industrie* (1894), en première instance (*Autran*, IX, 575) la Cour avait fait application de la loi du pavillon ; en appel la décision fut infirmée et application fut faite de la *lex loci contractûs*, mais il en fut ainsi parce qu'en fait la Cour jugea que toutes les circonstance de la cause (négociation et passation du contrat à Londres entre négociants anglais et courtiers anglais agissant pour compte de l'armateur allemand, rédaction en anglais, dans la forme et selon la formule anglaise) impliquaient l'intention de traiter selon la loi anglaise qui était celle du *locus contractûs* (*Autran*, X, 90). De même dans l'affaire précitée de la *Chartered Bank* c. *Netherlands India Steam Co.* (1883), Scrutton, p. 15. Dans les affaires *P. and O.* c. *Shand* (1865), *Moore* c. *Harris* (1876), citées par Scrutton, p. 14, la *lex loci contractûs* était en même temps celle du pavillon ; « il n'est pas possible, dit cet auteur, de déduire de ces deux précédents une règle fixe en faveur de la *lex loci contractûs* ; notamment dans l'affaire *Lloyd* c. *Guibert*, le juge Willes choisit le cas des connaissements délivrés dans des ports étrangers pour montrer l'absurdité de la *lex loci contractûs*, comme règle générale (as showing the *absurdity of the* lex loci contractûs *as a general rule*) ». De même dans l'affaire *The Stettin* (1889), Scrutton, *ibid.*, la loi du pavillon, celle du lieu du contrat, celle du lieu d'exécution étaient identiques, il ne fut donc pas nécessaire de se prononcer pour telle ou telle.

(1) Carver, *op cit.*, n° 212, p. 243, et la jurisprudence citée par lui à l'appui.

Digitized by Google

loi américaine, alors qu'il s'agit d'ailleurs d'un navire anglais. En pareil cas, dit-on alors (1), les parties en stipulant ainsi devraient être réputées avoir voulu se placer sous la loi du pavillon et exclure la loi américaine (2). C'est ainsi que dans l'affaire *In re Missouri S. S. Co.* bien que la clause d'exonération fut nulle d'après la loi américaine, comme elle était valable en droit anglais, il fut conclu à l'application de la loi anglaise (3).

Système proposé. — Après avoir exposé les différents systèmes qui précèdent, s'il était permis de faire un choix entre

(1) Carver, n° 217 ; Scrutton, appendice V, p. 366.

(2) Carver, *loc. cit.*, dit à cet égard : « La question de validité d'une stipulation en pareils cas dépend de la loi par laquelle les contractants ont entendus être régis ; or, comme nous l'avons vu, cette loi sera généralement, devant nos tribunaux, réputée être la loi du pavillon. » Et Scrutton, *loc. cit.* : « L'effet de cette loi (le *Harter Act*, 1893) doit être examiné selon que l'action intentée contre l'armateur est portée devant les cours d'Angleterre ou devant celles des Etats-Unis. — I. Devant les cours d'Angleterre, il semblerait, d'après la décision rendue dans l'affaire de la *Missouri S. S. Co.*, que les tribunaux concluront à une intention des parties d'être régies par la loi anglaise et donneront effet aux clauses que la loi anglaise reconnaît, encore qu'elles soient déclarées nulles et sans effet par la loi américaine. Ces sortes d'actions seront ordinairement intentées à propos de contrats passés aux Etats-Unis, mais les tribunaux, en faveur de l'intention expresse ou implicite des parties d'être régies par la loi anglaise, ne tiendront point compte de la *lex loci contractûs*. Il sera désirable, toutefois, pour les armateurs de préciser ce point dans leurs chartes-parties et connaissements, en y insérant en gros caractères une clause dans le genre de celle-ci : *Il est entendu et agréé par les parties que l'interprétation et la validité des stipulations du présent contrat seront déterminées par la loi anglaise.* » —Toutefois, Boyens, *op. cit.*, p. 53, note 44, fait observer en Allemagne, que l'affaire *Missouri S. S. Co.*, 1889, est antérieure à l'*Harter Act* ; la Cour anglaise y a admis, dit-il, la validité de l'exonération malgré sa nullité d'après la loi locale, en s'appuyant ce que la loi locale (loi de Massachusetts) ne déclarait pas l'exonération *illegal but only void (in the sense that the courts there would disregard it)*. Il en résulte, ajoute-t-il, qu'aujourd'hui, en présence de la loi de 1893, il y aurait lieu même en Angleterre de se conformer à la loi américaine. Mais nous n'avons pas trouvé cette interprétation dans les auteurs anglais que nous avons pu consulter.

(3) Comme la formule du contrat était en anglais, dit Carver (p. 240, n° 210), comme le contrat contenait une clause qui était valable en droit anglais mais non-valable par la loi du lieu où il était passé, la conclusion, que les parties avaient entendu être régies par la loi anglaise, fut considérée comme irrésistible (*irresistible*). Cet auteur rappelle à ce sujet la décision opposée rendue par la Cour suprême des Etats-Unis dans l'affaire semblable du *Montana* (v. *suprà*).

Digitized by Google

eux, c'est-à-dire entre l'application de la *lex loci contractùs*, de la *lex loci solutionis* et de la *loi du pavillon*, si l'on se demandait quelle est la règle à laquelle il y aurait lieu de donner la préférence ? — il semble que se soit à la dernière, et voici pourquoi :

1° Une première critique peut être faite à l'application soit de la *lex loci contractùs* soit de la *lex loci executionis*, critique qui, selon nous, rend ces deux systèmes extrêmement défectueux. Il suffit, comme l'a fait le juge anglais dans l'affaire précitée *Lloyd* c. *Guibert* (1), de supposer un vapeur affecté à une ligne régulière de navigation, touchant à un grand nombre d'escales situées en pays soumis à des lois différentes, pour concevoir à quelles complications peuvent conduire les deux systèmes de la loi du lieu du contrat ou du lieu de destination. Selon que le navire aura embarqué ou débarqué un passager ou un colis dans un pays ou dans un autre, les effets du contrat.la responsabilité du navire pourront être différents. Il y aura presque autant de lois applicables aux passagers et marchandises qu'il y aura de lieux d'embarquement ou de débarquement; vis-à-vis de tel chargeur ou passager le connaissement ou le billet de passage aura pu stipuler valablement une exonération ; vis à-vis de tel autre la même stipulation sera sans valeur. Tel passager allemand s'embarquant à Hambourg sur une ligne allemande verra son contrat régi par la loi allemande, tel autre également allemand, s'embarquant à Cherbourg sur le même navire pour le

(1) Les mêmes considérations qui ont frappé le juge anglais n'ont pas moins d'ailleurs attiré l'attention des cours françaises. Ainsi les motifs suivants, *d'ordre absolument général*, énoncés dans un jug. Trib. co., Brest, 22 janvier 1887 (confirmé par adoption de motifs par C. appel, Rennes, 21 décembre 1887) affaires du *Précurseur* et de l'*Apollo*, *Dalloz*, 1889. 2. 148 : « Attendu que, devant la fréquence des conflits en matière maritime privée, il y a, dans les tribunaux de toutes les nations appelées à les résoudre, une tendance de plus en plus grande à considérer le navire comme une chose essentiellement nationale devant, comme les personnes, toujours rester soumise à la loi du pays d'origine ; qu'en l'absence d'un droit maritime international, cette méthode de résolution s'impose comme une nécessité, quand on songe à l'usage, de plus en plus répandu, des escales en divers pays étrangers, de l'affrètement pour une destination inconnue, et devant presque toujours rester telle, jusqu'au terme du voyage, et par suite, à l'impossibilité pour le capitaine de se tenir au courant de toutes les législations des pays qu'il parcourt et de suivre les prescriptions souvent contraires de chacune d'elles... »



même voyage, verra son contrat régi par la loi française. Or n'est-ce cependant pas toujours le même contrat, en fait, qui est passé, la même formule qui est employée, formule que le passager ou chargeur déclare accepter, et qui est rédigée incontestablement, sauf preuve contraire, en conformité de la loi du pavillon du navire ?

2° S'il est vrai que la base commune de la solution à adopter, quelle qu'elle soit, doive être une présomption de volonté des parties, la *lex loci contractùs* ou *executionis* ne paraît guère conforme à la volonté ou à la pensée probables des contractants ; car n'est-il pas plus naturel de supposer à ces derniers l'idée de traiter selon la loi du pavillon du navire, loi qui reste toujours et partout la même, qui est annoncée au public par les couleurs flottant au mât de pavillon, dont la réputation sera même quelquefois la cause du choix du navire, bien plutôt que de leur supposer l'intention de se soumettre à une loi que détermineront seulement les hasards des expéditions ou des voyages ?

3° On ne résout guère que par des solutions plus ou moins arbitraires les difficultés qui se présentent pour l'application de la *lex loci contractùs* ou de la *lex loci executionis*, lorsque, comme nous l'avons vu, le lieu du contrat est lui-même douteux ou lorsque le lieu de destination est inconnu ; et, dans ce dernier cas, la loi applicable à une expédition à ordre reste incertaine tout au moins pendant la plus grande partie du voyage.

4° Comment appliquer encore l'une ou l'autre de ces deux lois lorsque dans le lieu de la conclusion du contrat ou de la destination il n'existe point de loi maritime ? En Suisse, par exemple. Bien plus il se peut que le pays, quoique maritime, ne possède point de système de droit qu'on puisse raisonnablement appliquer ; on ne saurait soutenir qu'un chargement ou un passager pris par un navire français à Bushire ou à Bunder-Abbas sur la côte persane sont, à défaut de convention contraire, régis par le droit persan, ou qu'une balle de soie expédiée de Chine voyage sous la protection des lois chinoises. Et cependant, puisque le seul fait de prendre son passage à Hong-Kong suffit à placer le passager sous le régime de la loi anglaise (1), pourquoi en serait-il autrement si, au lieu de s'embarquer à Hong-Kong, colonie anglaise, il

(1) Cass., 23 février 1864 (*Dall.*, 64. 1. 166) précité.

Digitized by Google

s'embarque en face de Hong-Kong, sur la côte chinoise, à Canton par exemple ?

5° L'application de la *lex loci contractûs* ou de la *lex loci executionis* conduit encore à d'autres complications, en ce qui concerne la responsabilité née pour l'armateur du contrat d'affrètement. En France l'armateur jouit de la faculté d'abandon du navire et du fret non seulement pour les contrats conclus par son capitaine, en dehors de son intervention personnelle, mais encore lorsqu'il s'agit de contrats conclus par lui-même et dans l'exécution desquels le capitaine a commis quelque faute, notamment au cas d'affrètement (1). Or l'application de la *lex loci contractûs* permet-elle ou exclut-elle l'exercice de la faculté d'abandon ? l'armateur pourra-t-il s'en prévaloir au cas d'un contrat passé en Angleterre, pays dans lequel la loi ne reconnaît pas l'abandon, ou aux Etats-Unis pour une responsabilité dont la loi américaine lui interdit de s'exonérer ? On voit, surtout dans ce dernier cas, à quelle difficulté on se heurte : d'une part on proclame l'applicabilité de la loi américaine du lieu du contrat, loi imposant la responsabilité personnelle entière de l'armateur et d'autre part on se trouve incontestablement en présence d'un principe général inéluctable tendant à considérer le navire seul comme obligé (2).

On a soutenu que la règle de la *lex loci contractûs* ne doit point être invoquée ici relativement à la responsabilité de l'armateur et à sa faculté de faire abandon, qu'en pareil cas, en invoquant ce principe de droit international privé, on fait une confusion. Il ne s'agit nullement, a-t-on dit, de déterminer la loi qui régit les effets du contrat du capitaine, mais de rechercher d'après quelle loi doit être fixée la responsabilité du propriétaire de navire à raison de ce contrat (3). Et

(1) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, § 204, p. 138.

(2) Assurément on pourrait, par une subtilité du droit, faire valoir que la faculté d'abandon n'est pas, à proprement parler, une restriction à la responsabilité de l'armateur mais un mode de libération ou d'exécution de l'obligation qui lui incombe, qu'en conséquence on peut reconnaître à l'armateur le droit de faire abandon sans pour cela violer la règle qui le déclare responsable. Mais la même difficulté se présente avec le système du droit allemand qui, au lieu d'édicter la faculté d'abandon, n'admet pas de véritable responsabilité de l'armateur et reconnaît seulement une responsabilité réelle du navire.

(3) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*. I, § 268, p. 178. — Voir en sens contraire J. Story, *Commentaries on the conflict of laws* (7e éd., Boston,

Digitized by Google

alors on ne fait point difficulté pour appliquer à l'étendue de la responsabilité du propriétaire de navire la loi du pays auquel le navire appartient ou loi du pavillon.

Mais, sans examiner ici d'autre hypothèse que celle des contrats et spécialement des affrètements, il semble que le résultat auquel on aboutit présente une complexité difficile à admettre. En effet, par suite d'une même charte-partie ou d'un même connaissement passé pour compte de l'armateur, en son nom et à son profit par le capitaine, le chargeur se verrait, selon cette opinion, en présence d'un capitaine responsable selon la loi du lieu du contrat et d'un armateur responsable selon la loi du pavillon du navire ; mais alors, s'il en est ainsi, comment proclamer d'autre part que les clauses d'irresponsabilité concernant cet armateur et stipulées au contrat, sont, comme le déclare la jurisprudence, régies par *lex loci contractùs* ? Ne risque-t-on pas ainsi de jeter la confusion dans les procès ?

6° Il semble enfin que l'application de la loi du pavillon permette d'éviter les difficultés ou inconvénients de fait ou de droit que nous avons essayé de signaler. — Pratiquement, elle paraît conforme à la réalité des faits : en passant un connaissement avec un armateur de navire français, en chargeant une marchandise ou en s'embarquant à bord d'un navire français, on sait qu'on expédie ou qu'on va naviguer sous la protection des couleurs et sous le régime des lois françaises, que la conduite de l'équipage, la sécurité matérielle du navire, de son personnel et de sa cargaison sont sous le contrôle et la surveillance des lois et des autorités françaises, que les actes de chacun à bord seront qualifiés, le cas échéant, fautes, délits ou crimes d'après les lois françaises. Il nous semble naturel de penser que le contrat, charte-partie, connaissement ou billet de passage, en vertu duquel la marchandise ou le passager se trouve à bord et profite des services du navire, est un contrat réputé, sauf convention contraire, passé sous

1872) § 286 *c.* ; conformément à la règle *qui facit per alterum facit per se*, cet auteur américain ajoute à propos de l'affrètement « ce que nous faisons par autrui, nous le faisons nous-même et nous sommes incapable de distinguer entre la responsabilité créée par le propriétaire qui envoie son préposé contracter dans un autre pays, et la responsabilité résultant de ce que le propriétaire va y contracter lui-même » ; Westlake, *op. cit.*, § 208, p. 241, rappelle à ce sujet les deux affaires américaines précitées *Malpica* c. *Mckown* et *Arayo* c. *Currell*.



la loi du pavillon. — Théoriquement même, l'application de la loi du pavillon n'est peut-être pas inconciliable avec les principes généraux, car on pourrait soutenir que le connaissement est la consécration définitive de l'affrètement, quel que soit le lieu où ce dernier est signé ou ratifié, que ce connaissement est réputé signé à bord par le capitaine, tout comme le billet de passage, qu'en réalité c'est donc le navire lui-même qui, sous son pavillon, est le lieu du contrat, qu'il est d'ailleurs également le lieu de l'exécution, car c'est en somme à bord que l'affrètement s'exécute.

§ 4

Quelle que soit la loi stipulée ou présumée applicable (*lex loci contractûs*, *lex loci executionis*, *loi du pavillon*), son application a toujours pour limites les principes d'ordre public édictés par la loi du juge saisi, *lex fori*.

Bien que ce soit là l'application d'une règle générale incontestable du droit international, règle qui n'est pas d'ailleurs particulière au droit maritime (1), cependant des difficultés s'élèvent à divers points de vue.

Tout d'abord, parmi les principes d'ordre public, il est souvent assez délicat de déterminer ceux dont le caractère absolu se refuse à permettre l'application d'une loi étrangère contraire, et ceux qui sont seulement d'ordre public relatif et ne sont point assez forts pour entraver cette application.

En dehors des lois de droit public et des lois pénales, la question a prêté à quelque confusion. Toutefois il semble qu'on doive admettre que cette notion de l'ordre public absolu ou international est une notion essentiellement contingente (2) qui subit la marche du temps et l'influence du milieu et qui ne saurait faire l'objet d'une définition théorique absolue. Elle a pour base, en effet, a-t-on dit (3), l'intérêt général de la nation, qui est essentiellement variable selon le progrès des idées, des mœurs, selon le développement et l'état économique de la nation. C'est donc au juge

(1) Institut de droit international, *Annuaire*, V, p. 57. « En aucun cas les lois d'un Etat ne pourront obtenir reconnaissance et effet dans le territoire d'un autre Etat si elles y sont en opposition avec le droit public ou avec l'ordre public » ; Weiss, *op. cit.*, p. 246.

(2) Weiss, *op. cit.*, p. 259.

(3) Weiss, *loc. cit.*

Digitized by Google

qu'il appartient de décider ce qui est ou non d'ordre public au regard de la loi étrangère et à quel point l'application de cette dernière doit s'arrêter *lege fori* dans l'intérêt général de la nation (1). C'est là assurément un pouvoir considérable donné au juge, pouvoir qui n'en fait point d'ailleurs un législateur mais l'interprète élevé du législateur, et contre les abus duquel on n'a que la garantie de la conscience éclairée du corps judiciaire.

Aux Etats-Unis, où les intérêts des chargeurs paraissent avoir passé avant ceux des armateurs, la jurisprudence écarte l'application de la loi du pavillon en matière de *negligence clauses*, lorsque la loi américaine n'admet pas la légalité de ces clauses. Ainsi dans l'affaire du *Brandford City* en 1886 (2) l'application de la loi du pavillon (loi anglaise) fut à cet égard écartée comme contraire à l'ordre public, car elle aurait mis, fut-il dit, les citoyens des Etats-Unis dans un état d'infériorité vis-à-vis de leurs concurrents étrangers et la courtoisie internationale ne saurait être poussée jusqu'à léser les nationaux. De même et plus récemment dans l'affaire du *Kensington*, 1899 (1), il a été dit, en appel, « les dispositions d'une loi étrangère par lesquelles le contrat est expressément régi et les clauses d'un contrat de transport qui s'y réfèrent et qui sont contraires à l'ordre public aux Etats-Unis doivent être considérées comme nulles ».

En Grande-Bretagne où toute liberté est laissée à l'armateur de s'exonérer, dans les termes qu'il lui convient, pourvu que cette exonération soit l'objet d'une stipulation expresse, la jurisprudence n'a pas eu à annuler aucune clause comme trop restrictive ; et, ainsi qu'on l'a vu, comme le *locus con-*

(1) V. Despagnet, *L'ordre public en droit international privé* (*Clunet*, 1889, pp. 5 et 207, notamment p. 215); Pillet, *De l'ordre public en droit, international privé* (Paris 1890) ; Fiore, *Droit international privé* (trad. Pradier-Fodéré), p. 54 et s.

(2) *Autran*, III, 364.

(3) *Autran*, XV, 681 ; *Feder. Rep.*, t. LXXXVIII, p. 331 ; et t. XCIV, p. 885. « Même lorsque le contrat a été valablement passé en dehors des Etats-Unis, dit Carver, *op. cit.*, p. 123, n° 103 *a.*, les cours américaines ne reconnaîtront pas, semble-t-il, d'effet aux exceptions stipulées qui sont contraires à l'*Harter Act*, si le chargement doit être délivré dans un port des Etats-Unis (*The Silvia, Fed. Rep.*, t. LXVIII, p. 230 ; *The Frey, Fed. Rep.*, t. XCII, p. 667 ; *The Kensington*, précité) ; encore même que le contrat ait expressément stipulé l'application de quelqu'autre loi, *Botany Worsted Mills* c. *Knott* (*Fed. Rep.*, t. LXXVI, p. 582 ; et t. 82, p. 471).

Digitized by Google

tractûs n'est pas pris pour critérium *a priori* de la loi applicable, le fait de stipuler contrairement à la loi du lieu du contrat n'implique point, en principe, la nullité de la stipulation. Mais les règles d'ordre public anglais n'en sont pas moins sauvegardées de même et la loi étrangère serait écartée si elle était *inconsistent with the law and policy* de la Grande-Bretagne (1).

En France, la jurisprudence considère qu'il est contraire à l'ordre public que l'armateur ou le capitaine s'exonèrent de leurs fautes propres et que, si l'application d'une loi étrangère doit conduire à admettre une semblable exonération, cette application doit être écartée.

Ainsi s'est exprimée à plusieurs reprises la Cour de cassation, notamment au sujet de la responsabilité propre du capitaine (2).

Cette façon de penser a été critiquée (3) ; on a dit qu'elle faisait confusion entre l'ordre public interne et l'ordre public international et qu'elle montrait une tendance fâcheuse à rejeter *a priori* toute application des lois étrangères. Nous ne saurions entrer ici dans la critique de cette jurisprudence. Pour la question qui nous occupe il nous importe seulement de constater que nos tribunaux considèrent l'exonération des fautes propres comme contraire à un principe d'ordre public qu'ils jugent absolu.

On remarquera combien par suite de ce système, se trouve restreinte, en faveur des intéressés au chargement, l'admission de la *lex loci contractûs ;* car la loi étrangère n'est, en

(1) Carver, *op. cit.*, p. 244, n° 214.

(2) Cass., Ch. civ., 12 juin 1894, *Capit. Crowley* c. *Saint-frères*, navire *Alexander Lawrence* (*Dalloz*, 95. 1. 41 ; *Autran*, X, 147 ; *Sirey*, 95. 1. 161). «... Attendu que si, dans les contestations entre français et étrangers la loi étrangère doit être appliquée lorsque les parties s'y sont référées expressément ou implicitement, c'est à la condition que son application ne soit pas en France contraire à l'ordre public ;..... que dès lors c'est à bon droit qu'après avoir constaté que dans l'espèce, l'incendie avait été causé par une imprudence des hommes de l'équipage, l'arrêt attaqué a déclaré le capitaine Crowley responsable de ses suites ..... » V. de même Cass., Ch. civ., 5 février 1873, *St. Packet Co.* c. *Winniet* (*Dalloz*, 73. 1. 137 ; *Sirey*, 73. 1. 105) ; Cass., 31 mars 1874 (*Dalloz*, 74. 1. 303 ; *Sirey*, 74. 1. 385 ; en matière de transports terrestres par chemins de fer allemands).

(3) V. Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, n° 849, p. 619 ; Lyon-Caen, note dans *Sirey*, 95. 1. 161 sous Cass. précité.

Digitized by Google

somme, applicable qu'au cas où elle annule la clause d'exonération plus rigoureusement que la loi française ; elle cesse, au contraire, d'être applicable si elle admet l'exonération au delà de ce que permet la loi française. Ainsi toute clause d'exonération, valable en droit français mais nulle, par exemple, d'après la législation américaine, restera sans valeur *lege loci contractùs*. En revanche, toute clause d'exonération pouvant valoir d'après la loi du lieu du contrat restera sans valeur comme contraire aux principes d'ordre public *lege fori*. En d'autres termes la loi étrangère est admise lorsqu'elle étend la responsabilité des transporteurs ; elle est écartée lorsqu'elle la restreint (1).

Il est évident, dans ces conditions, que si le législateur français, dans l'intérêt public des chargeurs restreignait davantage cette faculté d'exonération, l'insertion par les armateurs, dans leurs contrats, d'une stipulation formelle d'applicabilité d'une loi étrangère resterait impuissante à les faire échapper à la loi française.

La question est plus délicate de savoir s'il n'existe donc aucun moyen pour les armateurs français ou étrangers chargeant ou déchargeant en France de se soustraire à ces prescriptions.

Le moyen, qui se présente à l'esprit comme le plus simple, paraît consister à stipuler que les contestations auxquelles le contrat pourra donner naissance, seront tranchées à l'étranger, en Angleterre par exemple et, comme cette seule clause peut encore laisser place à quelque doute, à y joindre une stipulation expresse de la loi étrangère applicable.

Toutefois il faut à cet égard faire une distinction selon que la compétence sera attribuée à des arbitres (clause d'arbitrage) ou aux tribunaux étrangers.

En ce qui concerne la clause attributive de juridiction à un tribunal étranger, il est certain, dans l'état actuel de notre droit, que cette stipulation insérée par un armateur étranger, dans un connaissement délivré à un français suffirait à soustraire le contrat à la connaissance des juges français et par là

(1) On peut remarquer que si, au point de vue des stipulations d'irresponsabilité dans les affrètements la jurisprudence paraît restreindre la liberté des conventions commerciales, à d'autres égards elle invoque au contraire la liberté commerciale comme principe d'ordre public s'opposant à l'application des lois étrangères qui pourraient y porter atteinte. V. Cass., 29 mai 1894 (*Dalloz*, 94.1.521).


Digitized by Google

aux principes d'ordre public que ceux-ci ont mission d'appliquer. Dans ce cas l'attribution de juridiction à des juges étrangers, comme l'a jugé la Chambre civile de la Cour de cassation, n'est point contraire à l'ordre public, car elle ne constitue qu'une renonciation anticipée consentie par le français à la faculté que lui donne l'article 14 du Code civil d'assigner l'étranger devant les tribunaux français (1).

On peut donc déjà conclure que par la clause attributive de juridiction à un tribunal étranger avec stipulation de la loi étrangère, les armateurs étrangers pourront toujours, dans l'état actuel du droit, se soustraire à l'application de la loi française.

La même stipulation sera-t-elle aussi efficace si elle est insérée par un armateur français dans un connaissement ou une charte-partie délivrés à un chargeur ou affréteur français ou étranger ? Cet armateur pourra-t-il stipuler que toutes les contestations seront portées devant le tribunal du lieu de destination à l'étranger, ou devant les tribunaux de tel ou tel pays ? (2)

Il semble qu'ici encore la stipulation sera efficace, car, ou bien le connaissement sera délivré à un chargeur étranger, et alors l'armateur français peut renoncer vis-à-vis de lui soit au bénéfice de l'article 14, C. civ., soit à celui que l'article 15, C. civ., lui accorde, d'être jugé par un tribunal français (3), ou bien le chargeur sera lui-même un français. Dans ce dernier cas, la solution pourrait présenter un doute, si l'on devait assimiler la stipulation de juridiction à la clause compromissoire que n'admet point notre loi et dont nous parlons ci-après. Mais il semble reconnu, tant en doctrine qu'en jurisprudence, que la convention qui attribue compétence à des tribunaux déterminés « n'offre point les

(1) Cass., Ch. civ., 29 février 1888 (*Dalloz*, 88. 1. 483 ; *Autran*, III, 657), *Cie Florio Rubattino* c. *Bernex*, cassant un arrêt contraire de la C. Aix, 19 novembre 1885 (*Dalloz*, ibid.; *Autran*, I, 494) ; Cass., Ch. civ., 1er février 1898 (*Dalloz*, 98. 1. 88) *Cie Florio Rubattino* c. *Organ*.

(2) On concevrait, par exemple, que pour échapper à la juridiction et à la loi française l'armateur fasse partir ses navires d'un port étranger et choisisse pour tête de ligne Londres, Anvers ou Gênes au lieu de Havre, Dunkerque et Marseille et stipulât la juridiction anglaise, belge ou italienne.

(3) Cass. Ch. civ., 13 août 1879 (*Dalloz*, 80. 1. 85) *Ch. de fer de l'Ouest* c. *Coignet*, attribution de juridiction aux cours d'Angleterre, comme pays de destination ; Weiss, *op. cit.*, p. 755.

Digitized by Google

caractères d'une clause compromissoire par laquelle les parties, répudiant d'avance la juridiction des tribunaux ordinaires, conviendraient de soumettre à des arbitres la connaissance de contestations indéterminées » (1)... « qu'aucune disposition de la loi n'interdit soit directement soit indirectement à des contractants, lorsque plusieurs tribunaux français peuvent être compétents, pour les actions dérivant de leur contrat, de désigner à l'avance le tribunal français ou étranger qui en devra connaître à l'exclusion de tous autres » (2). Enfin, comme le disent MM. Lyon-Caen et Renault (3), la compétence n'est point alors attribuée à des particuliers mais à un tribunal étranger ; les juges étrangers ne sont point de simples arbitres (4).

On peut donc encore conclure que les armateurs français, comme les armateurs étrangers, ont, par l'emploi des clauses de juridiction, la possibilité de se soustraire à la juridiction et à la loi française.

Quant à la clause d'arbitrage, son résultat est moins complet.

La jurisprudence française, comme on le sait, annule comme contraire à l'article 1006 du C. proc. civ. la clause dite compromissoire par laquelle les parties s'en remettent par avance à des arbitres pour les contestations à naître, l'article 1006 précité exigeant que tout compromis précise la nature de la contestation objet de l'arbitrage (5). Mais d'une part

(1) Cass., 29 février 1888, précité.

(2) Aix, 4 mai 1891 (*Autran*, VII, 17) *Moreau Daniel et Lebec* (sujets français) c. *Cie Gén. Transatlantique.*

(3) *Op. cit.*, n° 855, p. 623, 624.

(4) L'ancien édit de juin 1778, *portant règlement sur les fonctions judiciaires et de police qu'exercent les consuls de France en pays étranger* (Recueil d'Isambert, XXV, p. 333), art. 2, ne saurait s'opposer à cette solution en défendant aux français, se trouvant ou faisant le commerce en pays étranger, de traduire pour quelque cause que ce soit, des français devant les juges des puissances étrangères. Il a été jugé, en effet, que cette disposition se trouvait implicitement abrogée par l'art. 15, C. civ. qui a implicitement enlevé à la juridiction française, dans le cas prévu par l'Edit, son caractère obligatoire, Cass., Ch. req., 19 décembre 1864 (*Dalloz*, 65. 1. 424) ; d'ailleurs, comme le remarque cet arrêt, l'édit ne serait, dans tous les cas, applicable que si le français était assigné à l'étranger contre son gré et non en vertu d'une stipulation conventionnelle. Cpr. également Cass. req., 29 janvier 1856 (*Dalloz*, 56. 1. 106).

(5) Cass., Ch. req., 7 mars 1888 (*Dalloz*, 89. 1. 32) ; Cass., Ch. civ., 26 juillet 1893 (*Dalloz*, 94. 1. 61).

Digitized by Google

cette nullité n'est point d'ordre public (1) ; et, d'autre part, il faut se rappeler que la jurisprudence applique aux affrètements la loi du lieu de contrat.

S'il s'agit d'un contrat passé en France et dont les tribunaux français soient saisis, la clause compromissoire renvoyant à des arbitres étrangers sera sans valeur et laissera le tribunal français compétent.

Mais s'il s'agit d'une charte-partie ou d'un connaissement passés à l'étranger dans un pays où la clause compromissoire est valable (2), cette clause produira ses effets en France, en vertu de la *lex loci contractûs*, dont rien ne viendra entraver l'application (3) ; et l'armateur pourra donc, par ce moyen, comme par la clause de juridiction, se soustraire à la juridiction et à la loi française.

En présence de cette possibilité pour les armateurs d'éviter l'application de la loi française, on peut supposer — quelque exorbitante que puisse paraître une semblable disposition et quelles que soient les mesures de rétorsion qu'on serait en droit de redouter de la part de l'étranger (4) — que le législateur français, pour assurer en France l'application de loi française, aille jusqu'à prohiber toute attribution de juridiction à l'étranger pour tout affrètement au départ ou à destination d'un port français et déclare toute stipulation contraire, illégale et contraire à l'ordre public. Cette mesure, dont l'opportunité pourrait être appréciée très différemment, serait le seul moyen, semble-t-il, d'arriver à un résultat certain.

(1) Cass., Ch. civ., 26 juillet 1893, précité.

(2) En Belgique par exemple, Cass. belge, 17 février 1888 (*Dalloz*, 89. 2. 168) ; v. C. appel Douai, 7 août 1902 (*Rec. Havre*, 1902. 2. 413).

(3) Trib. co. Tunis, 14 novembre 1889 (*Autran*, V, 698), au cas d'un contrat conclu en Belgique, l'arbitrage devant y avoir lieu ; Trib. co. Marseille, 6 août 1891 (*Autran*, VII, 166), en l'espèce les parties étaient toutes deux anglaises, l'arbitrage devait avoir lieu à Londres et le jugement constate que les parties avaient contracté sous leur loi nationale ; C. app. Douai, 7 août 1902 (*Rec. Havre*, 1902. 2. 413), au cas d'un contrat passé en Belgique (Anvers) et renvoyant à la Chambre arbitrale d'Anvers. D'après un arrêt de la C. app. Rouen, 27 août 1879 (*Rec. Havre*, 79. 2. 224) la solution dépendrait surtout du pays où doit avoir lieu l'arbitrage, et dans cette espèce les deux parties étaient britanniques et l'arbitrage devait avoir lieu à Londres. Cpr. C. app. Paris, 10 avril 1894 (*Clunet*, XXI, 878) en matière de sociétés ; — V. Lyon-Caen et Renault, I, n° 855, p. 622.

(4) Il est à peine besoin de rappeler à cet égard l'exemple fourni par l'article 14 de notre C. civ. et par la jurisprudence italienne qui se refuse à en admettre les effets ; v. Weiss, *op. cit.*, p. 730.

Digitized by Google

Si telle ou telle clause d'exonération était déclarée nulle d'ordre public, si, d'ordre public également, toute stipulation de juridiction hors de France, était réputée illégale, et si enfin une pénalité suffisamment sévère venait sanctionner de semblables dispositions (1), il semble difficile que les transports maritimes, quels qu'ils soient, effectués par ports français, puissent échapper à l'application de la loi.

Au cas d'un affrètement au départ d'un port français, le connaissement ne saurait être soustrait au contrôle des autorités françaises et la douane pourrait toujours refuser l'expédition du navire et poursuivre la pénalité contre qui de droit, c'est-à-dire tout au moins contre le consignataire ou courtier. — Au cas d'un affrètement à destination d'un port français, le même contrôle pourrait être exercé par la douane, notamment lorsque les connaissements en raison de leur provenance de l'étranger, seraient présentés à cette administration à fin d'accomplissement des formalités du timbre; et les mêmes poursuites pourraient être exercées (2).

En second lieu, quant à la possibilité pour l'armateur de faire valoir la stipulation prohibée, assurément elle aurait lieu dans les instances où celui-ci étant demandeur aurait eu le soin d'assigner le chargeur devant le tribunal étranger dont la juridiction serait stipulée. Mais il faut remarquer que dans les procès en responsabilité pour perte ou avarie du chargement, la qualité de demandeur appartient généralement au chargeur qui réclame une indemnité et que ce dernier s'adresserait naturellement au tribunal français, dont la compétence et la décision avantageuses lui seraient assurées d'avance, en dépit de toute stipulation. Dans les expéditions de certains pays à destination de l'Europe, il est vrai, et notamment des ports français, pour des considérations pratiques d'ordre commercial et monétaire, souvent le fret au lieu d'être payé au départ est payable à l'arrivée ; dans ce cas, pourra-t-on dire, sauf demande reconventionnelle en indem-

(1) D'après le projet de loi proposé aux Congrès des chargeurs à Marseille en octobre 1902, toute contravention aux dispositions de la loi exposerait le *capitaine*, l'*armateur*, le *propriétaire* de navire, leurs *agents*, *courtiers* et *représentants* conjointement et solidairement au paiement, en faveur du chargeur, du demi-fret convenu.

(2) Sur le contrôle des connaissements par la Douane en France, à l'*entrée* comme à la *sortie*, pour assurer l'application de la loi du 30 mars 1872, v. G. Pallain, *Les Douanes françaises*, t. II, n° 1797, p. 269.


Digitized by Google

nité par l'intéressé au chargement, ce serait l'armateur qui agirait contre le chargeur en qualité de demandeur principal en paiement du fret. Mais il est peu probable que le chargeur se porte ainsi demandeur reconventionnel en indemnité devant un tribunal étranger qui admettrait contre lui la fin de non-recevoir stipulée ; et, à supposer que l'armateur demandeur principal ait obtenu un jugement favorable à l'étranger, ne se verrait-il pas refuser en France l'*exequatur* s'il voulait l'y faire valoir ?

En résumé, si le législateur français croyait devoir aller au delà de la règle actuelle qui refuse de reconnaître la faculté d'exonération des fautes personnelles, s'il imposait en outre à tout affrètement de ou pour la Franee la compétence française et si enfin il sanctionnait ces rigoureuses dispositions par des peines sévères, il serait, croyons-nous difficile aux intéressés de s'y soustraire.

Mais une semblable législation aurait en même temps un autre résultat, qui pour n'être point d'ordre juridique n'en serait pas moins considérable ; ce serait de placer le commerce maritime, dans les ports français, dans un état d'infériorité à peu près certaine vis-à-vis de la concurrence étrangère.

Ces mesures augmentant les charges des transporteurs auraient pour effet immédiat probable de faire renchérir les frets et par là d'écarter le commerce des ports de France.

Il semble difficile d'invoquer ici l'exemple des Etats-Unis, car semblable crainte y existe peu ; si de la marchandise est à expédier de ou pour New-York ou la Nouvelle-Orléans, ces ports n'ont guère de rivaux à craindre hors de l'union américaine, tandis qu'en France il est déjà actuellement moins coûteux parfois d'expédier de ou pour Londres, Anvers ou Gênes que par Havre, Dunkerque ou Marseille. Les expéditeurs qui réclament aujourd'hui une plus grande rigueur contre les armateurs, seraient les premiers peut-être à fuir l'élévation du fret qui en résulterait et aller porter leurs cargaisons aux transporteurs moins coûteux de l'étranger.

Conclusion

Pour résumer les précédentes observations que nous soumettons principalement aux lecteurs français de la *Revue Internationale du droit maritime*, nous dirons : 1° qu'en ce qui concerne la responsabilité résultant pour l'armateur des

Digitized by Google

contrats d'affrètement par charte-partie ou par connaissement, la loi applicable, en l'absence de stipulation expresse ou implicite, devrait selon nous être réputée celle du pavillon du navire, ainsi que cela est admis, en d'autres matières du droit maritime ; 2° que si le législateur français, dans une intention favorable aux expéditeurs, rendait la loi française plus rigoureuse aux armateurs, il devrait, sous peine de faire œuvre vaine, pouser sa rigueur jusqu'à interdire la liberté des conventions en matière de juridiction et à édicter des sanctions sévères contre les contrevenants ; 3° qu'enfin de semblables mesures apparaîtraient comme dangereuses au point de vue des intérêts économiques de notre pays.

Henri Fromageot

Docteur en droit.
Avocat à la Cour de Paris.
Secrétaire de l'Association française
du droit maritime.

LOI ALLEMANDE SUR LES GENS DE MER DU 7 JUIN 1902

(Traduction de **M. Henri FROMAGEOT**, docteur en droit, avocat à la Cour d'appel de Paris).

SECTION PREMIÈRE

DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Art. 1er. — Les dispositions de la présente loi s'appliquent à tous les navires de commerce (loi du 22 juin 1899, art. 1er, *Reichs-Gesetzbl.*, 1899, p. 319 ; *Reichs-Gesetzbl.*, 1901, p. 184) qui peuvent exercer le droit de porter le pavillon de l'empire.

Elles ne sont point sujettes à être modifiées par contrat, à moins qu'une convention contraire ne soit expressément autorisée.

Une ordonnance impériale rendue d'accord avec le Conseil fédéral (*Bundesrath*), peut déterminer dans quelles limites les dispositions de la présente loi s'appliquent aux bâtiments de navigation intérieure, qui peuvent exercer le droit de porter le pavillon de l'empire (loi du 22 juin 1899, art. 26 *a*).

Art. 2. — Le capitaine (*Kapitän*), au sens de la présente loi,

Digitized by Google

est le conducteur du navire (*Schiffer*) et, à son défaut ou en cas d'empêchement, son remplaçant.

Les officiers du navire (*Schiffsoffiziere*), au sens de la présente loi, sont les préposés désignés pour assister le capitaine dans la conduite du navire, lesquels, pour exercer leur service, doivent avoir un brevet de capacité délivré par l'Etat. En outre, sont considérés comme officiers du navire, les médecins, ainsi que les commissaires aux vivres et aux comptes.

Homme de l'équipage (*Schiffsmann*), au sens de la présente loi, est toute autre personne employée au service à bord du navire pendant le voyage pour le compte de l'armateur, sans distinguer si il y a eu ou non revue d'embarquement. Même les employées du sexe féminin ont les droits et obligations de l'homme d'équipage. Le pilote côtier (*Lootse*) n'est pas considéré comme homme de l'équipage. L'ensemble du personnel du navirec onstitue l'équipage (*Schiffsmannschfat*).

Art. 3. — Le capitaine est le supérieur de service des officiers et du personnel du navire. Son remplacement, à moins d'un ordre contraire de l'armateur ou du capitaine concernant le remplacement dans certains services, appartient au lieutenant (*Steuermann*), et à défaut, au premier matelot (*Bestmann*) (1).

Les officiers du navire sont les supérieurs de l'ensemble du personnel du navire. Aux officiers du navire s'appliquent les dispositions applicables à l'équipage du navire ou à l'homme d'équipage, à moins d'une disposition contraire expresse.

La situation des officiers entre eux, spécialement la situation entre officiers de différents services, se détermine d'après les arrangements spéciaux pris par l'armateur ou le capitaine. Toutefois, à bord des navires à vapeur, pendant le service de quart, le mécanicien de quart est placé sous les ordres de l'officier de quart, en tant qu'il a à exécuter les ordres donnés par celui-ci à la machine.

En dehors des officiers, les gens du navire réputés chefs dans les différents services particuliers sont désignés par le capitaine et doivent être portés à la connaissance de l'équipage par voie d'affiche.

Art. 4. — Le Conseil fédéral détermine le nombre et le genre des officiers dont le navire doit être pourvu, ainsi que

(1) Sur ces dénominations, voir W. Lewis, *Das deutsche Seerecht* 3e édition, Leipzig, 1883), tome I, pages 180-181.

Digitized by Google

le degré du brevet de capacité que le capitaine et les officiers doivent posséder. Ces dispositions doivent être présentées, pour communication, au Reichstag, à sa plus prochaine réunion.

Art. 5. — Les bureaux des gens de mer (*Seemannsämter*), avec les droits et obligations à eux attribués par la présente loi, sont les autorités instituées, sur le territoire de l'empire, par le droit des États (*Landesrecht*), dans les pays de protectorat, par le chancelier de l'empire et, à l'étranger, les consulats de l'empire pour les ports.

L'organisation des bureaux des gens de mer dans le territoire de l'empire appartient aux gouvernements des États, conformément à leurs lois. Dans l'exercice de leurs attributions, ils sont soumis à la haute surveillance de l'empire. Pour rendre leur décision dans les cas désignés à l'article 122, les bureaux des gens de mer doivent, dans le territoire de l'empire, comprendre un président et deux assesseurs compétents en navigation.

Si un consul est copropriétaire ou agent de l'armement du navire, il est exclu, au regard de ce navire, de la compétence attribuée à un bureau des gens de mer, pour les affaires visées à l'article 58, lorsque l'officier qui a porté plainte, ou la majorité des gens du navire qui ont porté plainte, font opposition à son concours.

Art. 6. — Les pays de protectorat (*Schutzgebiete*) sont, au sens de la présente loi, assimilés au territoire (*Inland*).

Les ports allemands, au sens de la présente loi, sont seulement les ports du territoire de l'empire.

SECTION DEUXIÈME

DU LIVRET DE NAVIGATION MARITIME ET DE LA REVUE.

Art. 7. — Personne ne peut, dans le territoire de l'empire, entrer en service comme homme d'équipage, avant d'avoir déclaré ses noms, lieu de naissance et âge devant un bureau des gens de mer, et avoir reçu un livret de navigation maritime (*Seefahrtsbuch*) délivré par ce bureau.

Si l'homme d'équipage est Allemand, il ne peut être admis à entrer aux services des navires avant sa quatorzième année accomplie; il doit, en outre, faire connaître sa situation militaire et, s'il est encore mineur, justifier qu'il est autorisé

Digitized by Google

par son représentant légal, à prendre du service à bord des navires. L'autorisation du tribunal des tutelles n'est pas nécessaire.

Avec le livret de navigation maritime, il doit être délivré à l'homme d'équipage un exemplaire de la loi sur les gens de mer, de la loi concernant l'obligation pour les navires de commerce de recueillir les gens de mer à rapatrier, de la loi concernant les agences de placement pour les gens de mer, et d'un recueil officiel des dispositions relatives à la situation militaire de la population maritime ou demi-maritime.

Le Conseil fédéral détermine les conditions dans lesquelles peuvent seuls être admis à la revue d'embarquement, comme hommes d'équipage, les individus qui, après examen de leur état physique, sont reconnus aptes au service à prendre.

Art. 8. — L'autorisation accordée par le représentant légal pour un cas particulier équivaut, dans le doute, à une autorisation donnée pour toujours.

En vertu de cette autorisation, le mineur est légalement entièrement capable pour tout ce qui concerne la conclusion ou la résiliation des contrats d'engagement, ou l'accomplissement des obligations résultant de ces contrats.

Art. 9. — Celui à qui il a déjà été délivré un livret de navigation maritime doit, pour en obtenir un nouveau, représenter l'ancien ou en prouver la perte. Le bureau des gens de mer en fera mention sur le nouveau livret de navigation.

Si la perte du livret est prouvée, il y a lieu de joindre à cette mention une attestation du bureau des gens de mer, sur la situation antérieure de rang et de service, ainsi que sur la durée du temps de service et sur les semaines de cotisation dont il doit être tenu compte au marin pour l'assurance contre l'invalidité, en tant que les déclarations de celui-ci sont suffisantes à cet égard.

Art. 10. — Celui qui, d'après son livret de navigation, a été soumis à la revue d'embarquement, ne doit pas y être soumis de nouveau, avant d'avoir justifié de l'achèvement de son service antérieur au moyen de la mention portée sur le livret (art. 22 et 25). Si le préposé aux gens de mer estime que cette mention ne peut pas être produite, elle est remplacée, dès que l'achèvement du service est justifiée d'une autre manière, par une mention portée à cet égard sur le livret par ce fonctionnaire.

Digitized by Google

Art. 11. — La disposition et le prix du livret de navigation maritime sont fixés par le Conseil fédéral. La délivrance a lieu sans frais ni droit de timbre.

Le livret de navigation doit renseigner sur la situation militaire et l'assurance contre l'invalidité du titulaire.

Art. 12. — Le capitaine doit faire opérer la revue [revue d'embarquement (*Anmusterung*), revue de débarquement (*Abmusterung*)] des hommes de l'équipage, conformément aux dispositions suivantes (art. 13 à 26).

Le capitaine, ou un représentant de l'armement ayant pouvoir pour conclure le contrat d'engagement, ainsi que l'homme d'équipage doivent être présents à la revue; des individus faisant profession d'agents de placement pour les marins, ne pourront être pris comme représentants.

Art. 13. — La revue d'embarquement (*Anmusterung*) consiste à donner connaissance, devant un bureau des gens de mer, du contrat d'engagement passé avec l'homme d'équipage. Elle doit avoir lieu avant le commencement ou la continuation du voyage et, lorsqu'il est impossible d'y procéder sans retarder le voyage, dès qu'on peut s'adresser à un bureau des gens de mer; les motifs pour ajourner ou omettre la revue, sont mentionnés sur le livre de bord du navire. Si la revue d'embarquement a lieu sur le territoire de l'empire, le livret de navigation doit être présenté.

Art. 14. — L'expédition du procès-verbal de la revue d'embarquement est dressée par le bureau des gens de mer, pour servir de rôle d'équipage. Si l'ensemble de l'équipage n'est pas soumis en même temps à la revue au moyen d'une opération unique, l'expédition du procès-verbal est dressée en se basant sur la première opération de revue.

Le rôle d'équipage doit contenir: les noms et nationalité du navire, les noms et domicile du capitaine, les noms, domicile et situation de service de chaque homme d'équipage, le port de départ, les dispositions du contrat d'engagement, notamment aussi le salaire stipulé pour les heures supplémentaires (art. 35, al. 3; art. 37, al. 3) et les stipulations particulières, s'il y en a. Spécialement, le rôle d'équipage doit indiquer ce qui est alloué par jour à l'homme d'équipage comme aliments et comme boisson. En cas de stipulations spéciales avec les officiers du navire, la mention sur la reproduction du contenu essentiel peut être abrégée. Les

Digitized by Google

clauses qui, d'après l'article 1, alinéa 2, ne sont point permises, ne doivent pas être acceptées.

Au surplus, la confection du rôle d'équipage est réglée par le Conseil fédéral.

Le rôle d'équipage doit se trouver à bord pendant le voyage; il doit être présenté au bureau des gens de mer, lorsque la demande en est faite.

Art. 15. — Si un homme d'équipage est soumis à la revue d'embarquement après que le rôle d'équipage a été dressé, le bureau des gens de mer doit mentionner cette revue sur le rôle.

Art. 16. — Lors de toute revue d'embarquement passée sur le territoire de l'empire, le bureau des gens de mer doit en faire mention sur le livret de chaque homme d'équipage, et y constater la date d'entrée au service. Cette mention sert en même temps de passeport de sortie ou passeport de mer (*Ausgangs-oder See-pass*). Hors du territoire de l'empire, ces mentions n'ont lieu que lorsque le livret est présenté dans ce but.

Le livret de navigation est ensuite pris en garde par le capitaine, pour la durée du service.

Art. 17. — Si un homme d'équipage, ayant passé la revue d'embarquement, se trouve par un obstacle insurmontable, hors d'état d'entrer au service, il doit en avertir aussitôt que possible le capitaine et le bureau des gens de mer, devant lequel la revue a eu lieu. Le capitaine doit envoyer aussitôt que possible, le livret de navigation à l'homme d'équipage ou au bureau des gens de mer, devant lequel la revue a eu lieu.

Art. 18. — La revue de débarquement (*Abmusterung*) consiste, dans la déclaration, devant un bureau des gens de mer, de l'expiration des rapports de service de la part du capitaine et de l'équipage, se libérant de ces rapports. Elle doit avoir lieu dès que les rapports de service prennent fin et, à moins de convention contraire, devant le bureau des gens de mer du port où se trouve le navire et, en cas de perte du navire, devant le premier bureau des gens de mer auquel on puisse s'adresser.

Art. 19. — Avant la revue de débarquement, le capitaine doit attester sur le livret de navigation de l'homme d'équipage, qui doit passer la revue. le rang et la situation que celui-ci a eus jusqu'alors dans le service, ainsi que la durée du service; sur sa demande, il doit en outre lui délivrer un

Digitized by Google

certificat de conduite. Ce certificat ne doit pas être porté sur le livret ; il est exempt de frais et de droits de timbre.

Art. 20. — Les signatures du capitaine au bas de l'attestation et du certificat (art. 19) doivent être légalisées, sans frais ni droits de timbre, par le bureau des gens de mer devant lequel a lieu la revue de débarquement.

Art. 21. — Si le capitaine refuse de délivrer le certificat (art. 19), ou si soit le certificat, soit l'attestation au livret contiennent des allégations dont l'homme d'équipage conteste l'exactitude, le bureau des gens de mer doit, sur la demande de ce dernier, faire une enquête à cet égard et délivrer à l'homme d'équipage une attestation du résultat de l'enquête.

Art. 22. — La revue de débarquement une fois faite est constatée par le bureau des gens de mer, sur le livret de l'homme d'équipage qui y a été soumis et sur le rôle d'équipage.

Art. 23. — Si, depuis la délivrance du rôle d'équipage, deux années au moins se sont écoulées, le bureau des gens de mer doit, s'il en est requis par le capitaine, délivrer à celui-ci un extrait certifié du rôle d'équipage correspondant à l'état actuel de l'équipage et qui servira désormais de rôle d'équipage.

Art. 24. — Le rôle d'équipage et, le cas échéant, l'extrait délivré conformément à l'article 23, doivent, après la terminaison du voyage ou l'expiration du temps, auquel se réfère l'expédition du procès-verbal de revue délivré pour servir de rôle d'équipage (art. 14), être remis au bureau des gens de mer, devant lequel est faite la revue de débarquement.

Ce dernier adresse les pièces au bureau des gens de mer du port d'attache, et à défaut, au bureau des gens de mer du port d'enregistrement.

Art. 25. — Si la composition de l'équipage subit des changements, pour lesquels une revue (art. 12), conformément aux dispositions précédentes, n'a pu avoir lieu sans retarder le voyage, le capitaine doit, dès qu'il est possible de s'adresser à un bureau des gens de mer, demander qu'il soit procédé devant celui-ci à la revue, en indiquant les motifs qui s'y étaient opposés ; si cette revue supplémentaire n'est elle-même plus possible, il doit en faire la déclaration audit bureau. Une note relative à cette déclaration doit être portée par le bureau des gens de mer sur le rôle d'équipage, ainsi que sur les livrets de navigation des hommes intéressés.

Digitized by Google

Art. 26. — Les frais des procès-verbaux de revue, y compris ceux d'expédition du rôle d'équipage. incombent à l'armateur.

Les dispositions relatives aux frais, dont le tarif doit être uniforme pour tous les bureaux des gens de mer dans le territoire de l'empire, sont édictées par le Conseil fédéral.

SECTION TROISIÈME

DES RAPPORTS CONTRACTUELS

Art. 27. — La validité du contrat d'engagement (*Heuervertrag*) n'est pas subordonnée à la confection d'un écrit, non plus qu'à l'accomplissement subséquent de la revue d'embarquement. Toutefois, il doit être délivré à l'homme d'équipage, au moment de la conclusion du contrat, un titre, acte d'engagement (*Heuerschein*), signé du capitaine ou du représentant de l'armement, contenant :

Le nom du navire ;

L'indication du service ;

L'indication du voyage ou la durée du contrat ;

Le montant du salaire ;

La date et le lieu de la revue d'embarquement.

Les délais de congédiement et les autres dispositions sur les délais relatifs à la résiliation du contrat d'engagement doivent être les mêmes pour les deux parties contractantes. En cas de convention contraire, l'homme d'équipage peut revendiquer pour lui le bénéfice du délai ou de la disposition profitant à l'autre partie.

Art. 28. — Le contrat d'engagement peut être conclu pour un voyage ou à temps.

Si, au cas d'engagement contracté pour un voyage, la terminaison du voyage n'est pas indiquée, à défaut de convention contraire et sous réserve de la disposition de l'article 69, le contrat d'engagement court jusqu'au retour au port de départ (art. 14).

En cas d'engagement pour un temps indéterminé, le contrat doit contenir un délai de congédiement ou autrement une disposition visant la terminaison du service. A défaut, chaque partie peut, en observant un délai de vingt-quatre heures, résilier le contrat dans tout port auquel touche le navire, pour décharger ou charger.

Digitized by Google

Art. 29. — Si, lors de la conclusion du contrat d'engagement, l'accord des parties sur le montant des salaires n'a pas été constaté par une clause expresse, dans le doute on doit considérer comme convenus les salaires que le bureau des gens de mer du port où l'homme d'équipage a subi la revue d'embarquement, déclare être d'usage audit port à l'époque de la revue.

Art. 30. — Dans le cas où un homme d'équipage s'engage par plusieurs contrats pour un seul et même temps, si, en vertu d'un des contrats, une revue d'embarquement a eu lieu, c'est ce contrat qui est valable, autrement c'est le premier contrat conclu.

Art. 31. — Si un homme d'équipage ne s'est engagé que postérieurement à la confection du rôle d'équipage, les clauses qui, d'après le contenu du rôle, sont intervenues avec le reste de l'équipage, lui sont applicables à défaut d'autres stipulations.

Art. 32. — L'obligation pour l'homme d'équipage de se trouver à bord avec ses effets et de faire le service du navire, commence, sauf convention contraire, dès la revue d'embarquement. Le moment auquel l'entrée en service doit avoir lieu, doit être indiqué à l'homme d'équipage lors de l'engagement ; le lieu d'embarquement (1) ou un lieu de présentation doit lui être indiqué lors de la revue d'embarquement.

Si l'homme d'équipage tarde plus de vingt-quatre heures à entrer en service, le capitaine ou l'armateur est en droit de résilier le contrat d'engagement. Il n'est pas par là porté atteinte au droit de demander une indemnité à raison des dépenses supplémentaires ayant pu être faites pour trouver un remplaçant, et à raison d'autres dommages résultant du retard.

Art. 33. — L'homme d'équipage qui, après la revue d'embarquement, se soustrait sans motif d'excuse suffisant à l'entrée en service ou à la continuation du service, peut, sur la demande du capitaine, être arrêté par le bureau des gens de mer ou, s'il n'y en a pas, par la police locale, pour être contraint à remplir son obligation.

Les frais qui en résultent, doivent être remboursés par l'homme d'équipage.

(1) Lieu où se trouve le navire, *Liegeplatz*.

Digitized by Google

Art. 34. — L'homme d'équipage est tenu, relativement au service du navire, à l'obéissance absolue aux ordres du capitaine, des officiers du navire et des autres supérieurs de service, et en tout temps, d'exécuter tous les travaux qui lui sont confiés, relativement au navire et à la cargaison.

Il doit remplir ces obligations aussi bien à bord du navire et dans ses embarcations que dans les allèges et à terre, aussi bien dans les circonstances ordinaires qu'en cas d'avarie.

Jusqu'à la revue de débarquement, il ne doit pas quitter le navire sans l'autorisation du capitaine ou d'un officier du navire ; toutefois, dans les ports du territoire de l'empire, pendant le temps qu'il n'est pas de service, cette autorisation ne doit pas lui être refusée lorsqu'il n'y a pas de motif plausible. Si cette autorisation lui est accordée, il doit revenir au moment qui a été fixé.

Art. 35. — Si le navire est dans le port ou sur rade, l'homme d'équipage n'est tenu, que dans les cas d'urgence, à travailler plus de dix heures par jour. Sous les tropiques, ce temps est réduit à huit heures, en tant qu'il ne s'agit pas exclusivement d'un service de surveillance ou d'un travail concernant la nourriture et le service des personnes se trouvant à bord. Dans la computation du temps de travail, le service de quart doit être compté.

Les dispositions du § 1er ne sont point applicables aux officiers du navire. Dans le port et sur rade, un temps de repos d'au moins huit heures par vingt-quatre heures doit être alloué aux officiers.

Le travail, qui est fourni en plus du temps de dix ou huit heures fixé au § 1er, doit être compté comme temps supplémentaire de travail (*Ueberstundenarbeit*), en tant que ce travail n'est pas nécessaire à la nourriture et au service des personnes qui se trouvent à bord, ou à la sécurité du navire en cas de danger pressant.

Art. 36. — En mer, l'équipage du service du pont et des machines marche par quarts (*geht Wache um Wache*) (1). Le quart qui a été relevé ne peut être employé au service du navire que dans les cas d'urgence. A bord des navires à vapeur, le quart de service aux machines qui est relevé, est

(1) C'est le système dit *Zweiwachensystem*, Perels, *op. cit.*, sur l'art. 36 note 4.

Digitized by Google

tenu de l'enlèvement des cendres nécessaire avant le relèvement. Ces dispositions ne sont pas applicables aux voyages qui ne durent pas plus de dix heures.

A bord des navires à vapeur, dans les voyages transatlantiques, le personnel des machines est réparti en trois quarts.

Le Conseil fédéral détermine, au surplus, les circonstances dans lesquelles un équipage doit marcher par plus de deux quarts.

Art. 37. — Les dimanches et jours de fête, tant que le navire est dans le port ou sur rade, le travail, y compris le service de quart, ne peut être exigé qu'autant qu'il est indispensable ou urgent, ou relatif au service des voyageurs.

Tant que le navire, dans les limites de l'empire, se trouve dans le port ou sur rade, les personnes appartenant à l'équipage ne doivent pas être employées au déchargement et au chargement, les dimanches et jours de fête. Cette disposition n'est pas applicable au chargement des vapeurs, qui transportent d'après un horaire régulier la poste impériale allemande, ni aux embarcations servant au déchargement et chargement de ces vapeurs, non plus qu'aux bagages des voyageurs et aux marchandises facilement périssables. En dehors de ce qui précède, dans les cas urgents et sur demande à renouveler chaque fois, des exceptions peuvent être apportées à cette disposition, par une autorité que doit désigner l'autorité centrale de l'État.

Le travail des dimanches et jours fériés (al. 1, 2) doit être compté comme heures de travail supplémentaires, à moins qu'il ne soit nécessité par la nourriture et le service des personnes se trouvant à bord ou par la sécurité du navire dans les dangers pressants.

Lorsque des motifs graves ne s'y opposent pas, l'occasion et la permission nécessaires doivent être, dans le port et sur rade, données à l'équipage les dimanches et jours de fête, pour prendre part au service divin de leur confession.

Art. 38. — En mer, les dimanches et jours de fête, sauf dans les cas urgents, il ne doit être imposé à l'équipage aucun travail autre que celui qui est strictement nécessaire à la sécurité et à la conduite du navire, au service des machines, au séchage des voiles, à la manœuvre, ainsi qu'à la nourriture et au service des personnes se trouvant à bord.

La disposition de l'article 37, alinéa 4, reçoit en mer l'application convenable. Il doit également être alloué à

Digitized by Google

l'homme d'équipage qui le demande, de prendre part aux prières ordinaires de sa confession.

Art. 39. — Sont réputés jours de fête, au sens des articles 37 et 38, en Allemagne les jours désignés par le gouvernement de l'État où l'on se trouve, à l'étranger et en mer les jours de fête du port d'attache allemand ; à défaut, les jours de fête sont désignés par arrêté du chancelier de l'empire. Au sens de l'article 37, alinéa 4, sont réputés jours fériés à l'étranger également les jours de fêtes d'obligation religieuse du lieu.

Art. 40. — Les dispositions des articles 35 alinéa 3, et 37 alinéa 3, ne sont pas applicables aux officiers du navire, à moins de convention contraire.

(*A suivre*).

(Extrait de la *Revue Maritime*, n° de décembre 1902).

DOCUMENTS INTERNATIONAUX ET INFORMATIONS DIVERSES

Association internationale permanente des Congrès de navigation

L'Association internationale permanente des Congrès de Navigation, définitivement constituée cette année, à Dusseldorf, au cours des assises du IX[e] Congrès international et dont les bases avaient été posées à Bruxelles au VII[e] Congrès de 1898 et s'étaient affermies en 1900, à Paris, vient de publier ses statuts.

L'Association nouvelle a reçu à l'heure présente, grâce à l'appui officiel et aux démarches du Gouvernement belge, l'adhésion d'une vingtaine des plus grandes nations maritimes du monde.

Des subventions annuelles importantes ont été souscrites par ces nations, et tout fait augurer, pour l'Association nouvelle, un brillant avenir.

Aux termes du règlement adopté à l'unanimité des membres de la Commission internationale permanente, réunie en juillet dernier à Dusseldorf, l'Association se compose :

1° De délégués des Gouvernements et des collectivités qui accordent une subvention annuelle à l'Association :

2° De membres inscrits à titre personnel.

Digitized by Google

Les membres permanent seuls auront à l'avenir le droit de voter dans les séances des Congrès et de poser des questions à soumettre aux assemblées plénières.

Ils recevront, dans l'une des trois langues du Congrès à leur choix (allemand, anglais, français), un exemplaire de toutes les publications émanant de l'Association.

Des réunions plénières auront lieu tous les trois ans environ, dans l'un ou l'autre des Etats protecteurs des Congrès.

Les membres permanent auront la faculté d'y assister et ils jouiront des faveurs et des avantages qui seront accordés à l'occasion de ces réunions.

C'est la Belgique qui a eu l'honneur d'organiser le premier Congrès de Navigation. C'est à Bruxelles que l'idée a été émise de rendre ces Congrès permanents. En reconnaissance de cette initiative, les délégués des divers pays représentés aux Congrès ont voulu que la Belgique soit le centre de l'Association, et que ce soient des Belges qui forment le bureau exécutif de la Commission internationale permanente.

Nous extrayons de son règlement les dispositions suivantes :

Article premier. — L'Association internationale permanente des Congrès de navigation a pour but de favoriser les progrès de la navigation intérieure et maritime.

Elle continue l'œuvre des neuf congrès internationaux, dont le dernier tenu à Dusseldorf en juillet 1902.

Elle atteint son but :

1° Par l'organisation de congrès de navigation ;

2° Par la publication de mémoires, comptes rendus et documents divers.

Ses travaux ont un caractère international.

Elle est dirigée par une Commission internationale permanente.

Art. 3. — 1. A la tête de l'Association est placée une Commission internationale permanente, siégeant à Bruxelles, et dont la liste des membres forme l'annexe n° 1 aux présents statuts.

2. Au sein de la Commission sont constitués un Bureau permanent et un Bureau exécutif, composés de MM. Helleputte (Georges), ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées, professeur à l'Université de Louvain, membre de la Chambre des représentants ; de Rote (Léon), directeur général des Ponts et Chaussées, *présidents* ; Dufourny (Alexis), ingénieur

Digitized by Google

en chef, directeur des Ponts et Chaussées, *secrétaire général.*

Membres :

Allemagne : Schultz (Alfred), Excellenz, Königlich Preussischer Ministerial Direktor, Wirklicher Geheimer Rath ; Wittich (Franz), Geheimer Regierungsrath, à Charlottenbourg Berlin), *M. S. B.* ;

Argentine (République) : Moron (Horacio-Bustos), ingénieur, sous-secrétaire au ministère des Travaux publics ;

Autriche : Russ (Dr Victor), président de la Société Oestr. Nordwestdampfschiffahrt, membre du Conseil des Chemins de fer de l'Etat et du Conseil des Voies navigables ;

Chine : X...

Congo (Etat Indépendant du) : Wangermée (Emile), capitaine commandant du génie, vice-gouverneur de l'Etat Indépendant du Congo ;

Danemark : Otterstrom (Christian), directeur des travaux maritimes de l'Etat danois ;

Espagne : Churruca (Evariste de), inspecteur général du corps national des ingénieurs des routes, canaux et ports, directeur des travaux du port de Bilbao ;

Etats-Unis : Raymond (Charles-W.), lieutenant-colonel du corps du génie de l'armée des Etats-Unis ; Corthell (Elmer-Lawrence), Civil Engineer ;

France : Quinette de Rochemont (Baron E.-T.), inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur du Service des phares et balises ;

Grande-Bretagne : Vernon-Harcourt (Leveson, Francis), M. A. M., Inst. C. E, à Londres ;

Italie : Rota (chevalier Joseph), ingénieur en chef du Génie naval, ministère de la Marine ;

Libéria (République de) : Stein (baron Adolphe de), chargé d'affaires ;

Mexique : Salazar (Louis), ingénieur ;

Monaco (Principauté de), Robyns de Schneidauer (François), chargé d'affaires honoraire, consul général ;

Norwège : Saetren (Gunnar), directeur de l'Administration des canaux ;

Pays-Bas : Conrad (J.-F.-W.), ancien inspecteur général du Waterstaat, membre de la seconde Chambre des Etats Généraux ;

Portugal : Mendes Guerreiro (Jean-Varissimo), inspecteur

Digitized by Google

général des Services des Travaux publics du district de Lisbonne ;

Roumanie : Saligny, inspecteur général et directeur général du Service hydraulique ;

Russie : Timonoff (V.-E. de), professeur à l'Institut des ingénieurs des voies de communication de la région de Saint-Pétersbourg ; Hoerschelmann (E.-F. de), conseiller d'Etat, chef-adjoint de la Direction des voies de communication de la région de Kieff, *M. S. B.* ;

Suède : Berg (Lars), directeur général des Ponts et Chaussées ;

Suisse : Morlot (Albert de), inspecteur en chef des Travaux publics de la Confération suisse.

3. Chaque pays pourvoit, en tant que de besoin, au remplacement, au sein de la Commission ou de son Bureau permanent, de ses représentants décédés ou dont le mandat est expiré.

Art. 4. — La Commission internationale permanente :

1° Fixe l'époque et le lieu où se tiendra le congrès suivant ;

2° Provoque, en temps utile, dans l'endroit ainsi désigné, la formation d'une Commission locale d'organisation ;

3° Après avoir demandé l'avis de celle-ci, détermine les questions à poser au Congrès, fixe l'ordre du jour des séances et nomme les rapporteurs ;

4° Prête, le cas échéant, ses bons offices à la Commission locale auprès des gouvernements étrangers ;

5° Approuve le budget des ressources permanentes de l'Association ; surveille la gestion des finances de l'Association et, généralement, décide toutes les mesures d'administration qu'elle juge utiles à l'œuvre des congrès ;

6° Nomme les membres d'honneur.

Art. 7. — 1. Une Commission d'organisation locale est instituée en vue de chaque Congrès et pour la durée de celui-ci.

2. Elle comporte des comités : de patronage, d'administration, de réception, d'excursions et divers.

3. Elle fait la propagande et, d'accord avec le Bureau permanent, choisit les personnes du pays à inscrire sur la liste des présidents et des membres du Bureau du Congrès et des Bureaux des sections.

4. Elle arrête, de concert avec le Bureau permanent, le programme détaillé de l'emploi du temps et le fait remettre à tous les membres du Congrès au début de la session.

Digitized by Google

5. Elle organise les excursions, réceptions et fêtes diverses.

6. Elle fournit les locaux des séances.

7. Elle organise le service de la correspondance, des logements, des interprètes, des traducteurs dans la langue du pays si de besoin, des traductions et des impressions dans cette langue des mémoires écrits dans une des trois langues du Congrès (allemand, anglais, français) et réciproquement des traductions dans l'une de ces trois langues des mémoires qui seraient rédigés dans la langue du pays.

8. Elle met la Commission permanente en rapport avec les autorités locales.

9. Elle préside et dirige la session.

10. Elle fait face aux dépenses qui lui incombent au moyen des cotisations des membres temporaires, fixées à 25 francs, d'autres allocations temporaires et, au besoin, d'une subvention de l'Association.

11. Elle tient une comptabilité spéciale pour les dépenses à charge de cette Association et n'engage aucune dépense de l'espèce, en dehors de la subvention précitée, sans autorisation du Bureau exécutif.

Art. 10. — Tout membre a le droit :

1° De prendre part aux séances du Congrès ;

2° De recevoir les publications dont mention à l'article 1er, dans l'une des trois langues du Congrès à son choix : allemand, anglais, français ; toutefois, l'Association n'est pas tenue de remplacer les numéros égarés ou détériorés dans le transport.

Les membres permanents et les membres d'honneur ont, en outre, le droit :

a) De soumettre à la Commission permanente des questions à poser au Congrès. Ces questions, accompagnées d'un rapport sommaire justificatif, doivent parvenir à la Commission au moins un an à l'avance ;

b) De voter dans les séances du Congrès.

Art. 11. — La Commission permanente réunit le Congrès à des intervalles de temps se rapprochant, autant que possible, de trois ans (1).

(1) Troisième résolution du Congrès de Paris, p. 616 du compte rendu.

Digitized by Google

Art. 12. — 1. Le Congrès comprend :

Deux sections, l'une pour la navigation intérieure, l'autre pour la navigation maritime. — Ces deux sections peuvent être subdivisées.

2. Il comporte des séances plénières, des séances de section, des excursions.

Art. 13. — Les rapporteurs, choisis par la Commission, réunissent, sur une question donnée, tous les éléments qu'ils trouvent utiles spécialement dans leur pays.

Leur travail, appuyé de conclusions, s'ils le jugent utile, doit parvenir au Bureau exécutif huit mois au plus tard avant l'ouverture du Congrès.

La Commission permanente désigne pour chaque question un rapporteur général, chargé de faire au Congrès un exposé sommaire des éléments de cette question, ainsi que l'analyse des documents qui lui ont été transmis.

Le rapporteur général peut indiquer ses vues et renseignements personnels et s'entendre avec les divers rapporteurs pour formuler des propositions communes.

Art. 14. — Les rapports faits sur chaque « Question » et les rapports généraux sont adressés au Bureau exécutif dans le délai fixé à leurs auteurs ; il sont traduits et imprimés dans les trois langues du Congrès.

Leur étendue, sauf raison spéciale, est limitée à vingt pages de quatre cents mots environ.

Le nombre et le format des planches peuvent également être limités.

Les « Communications » mentionnées au 4° (*b*) de l'article 5, ne sont discutées qu'après épuisement du programme des « Questions » et que si le temps le permet.

Elles se classent comme suit :

Celles qui, à raison de l'intérêt général qu'elles présentent, sont imprimées aux frais de l'Association, et celles qui sont imprimées aux frais de leurs auteurs ; elles sont, dans ce cas, fournies au Bureau exécutif au nombre d'exemplaires voulu. Elles ne donnent lieu ni à des votes, ni à un examen en séance plénière.

Les auteurs de rapports sur « Questions » ou « Communications » peuvent, s'ils le désirent, fournir eux-mêmes les traductions de ces rapports en plusieurs des langues du Congrès.

Art. 19. — Un compte rendu détaillé des travaux de cha-

Digitized by Google

que section du Congrès est préparé et fourni au Bureau exécutif par le Bureau du Congrès.

Pour ce qui concerne les séances plénières et les excursions, un travail analogue est rédigé par le Secrétaire général de la session.

Le travail d'ensemble ainsi formé est publié dans les trois langues par les soins du Bureau exécutif.

BIBLIOGRAPHIE

Théorie générale des avaries communes, par F. Maurel, docteur en droit. — Paris, A. Rousseau, éditeur, 1903.

Cet ouvrage, résultat d'une étude consciencieuse et solidement documentée, doit être recommandé à tous ceux qui s'occupent des questions de droit maritime ; il ne peut qu'y avoir profit à le consulter.

Les avaries particulières dans les assurances sur facultés ; fixation de l'indemnité, par Henri Aubrun, licencié ès lettres, docteur en droit. — Paris, A. Pedone, éditeur, 1903.

Lettre de change et billet à ordre. — Proposition de loi tendant à modifier les articles 110, 137, 138 et 188 *du Code de commerce*, communication présentée à MM. les Sénateurs par Alexandre Grousset, directeur du Comptoir des Entrepôts et magasins généraux de Paris. — Paris, Imp. de la Bourse de Commerce, 1903.

Répertoire général alphabétique du droit français, publié par MM. A. Carpentier et G. Frèrejouan du Saint. Tome XXXI. — V[is] Postes et télégraphes, Purge. — Paris, L. Larose, éditeur, 1903.

Recueil de Jurisprudence commerciale et maritime du Havre, 2[e] *table décennale*, 1885-1895, par M. Le Minihy de La Villehervé, avocat, ancien bâtonnier. — Havre, Imp. du Journal du Havre, 1901.

Denkschrift zu den Entwürfen des Comité maritime international von Vertragen über Ansegelung und Hilfeleistung in Seenot, von D[r] Carl Ritter. — Hamburg, 1903.

ARTICLE A CONSULTER :

Note sur la propriété des navires de commerce en Angleterre et aux Etats-Unis, par Ed. L. de Hart. — Clunet, 1903, n[os] III-IV, p. 294.

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR-GÉRANT

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE FRANÇAISE (1)

COUR DE CASSATION (Ch. des requêtes)

19 janvier 1903

Douanes. Manifeste. Omission d'une marchandise. Armateur. Amende. Chargeur. Agissements. But. Importation frauduleuse. Capitaine. Possibilité de vérifier le chargement. Armateur. Absence de recours contre le chargeur.

Navire : « Général Chanzy ».

L'armateur, frappé d'amende par la douane, pour avoir omis de porter sur le manifeste une marchandise, ne saurait exercer un recours contre le chargeur de cette marchandise, à raison de ses agissements en vue d'une importation frauduleuse, alors que ces agissements n'ont pas empêché le capitaine de vérifier le chargement et de s'assurer de sa concordance avec le manifeste.

Compagnie Générale Transatlantique c. Riccio.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant :

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que l'administration des douanes à Alger avait relevé une contravention au sujet de 16 caisses de thon à l'huile, adressées par Riccio à un sieur Zerassa, d'Alger, et embarquées le 25 mai 1898 sur le vapeur *Général Chanzy*, de la Compagnie Transatlantique ;

Attendu que la dite compagnie, contre laquelle le procès-verbal avait été dressé, a versé à la suite d'une contrainte une somme de 3.250 fr. 85 pour amende et autres frais ; qu'elle réclame le remboursement de la somme en question à Riccio, auteur prétendu responsable de la contravention ;

Attendu qu'il est acquis au débat que le procès-verbal a été

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 605.

Digitized by Google

dressé à Alger parce que la marchandise en question ne figurait pas sur le manifeste à l'arrivée du vapeur ; que la compagnie demanderesse explique cette omission par le fait que les bureaux de la douane à Marseille n'ont pas remis à la patache, au moment du départ du navire, le passavant sans la délivrance duquel les 16 caisses de thon ne pouvaient pas être exportées ;

Mais attendu que cet oubli, volontaire ou non, n'est évidemment pas le fait direct de Riccio ; qu'au surplus celui-ci avait formellement déclaré à la compagnie qu'il était bien décidé à faire valoir ses droits contre l'administration, si la contravention était maintenue ; que, par suite, en admettant même que la responsabilité du défendeur se trouvât en principe engagée, la Compagnie Transatlantique ne pouvait pas priver Riccio du droit de se défendre en justice ; qu'elle aurait dû au contraire faire opposition à la contrainte décernée contre elle et sauvegarder ainsi, autant qu'il était en son pouvoir, les intérêts du chargeur ;

Par ces motifs,

Déboute la Compagnie Transatlantique de sa demande et la condamne aux dépens. »

Du 30 avril 1900. — Prés. : M. Bénet ; plaid. : Mes Estrangin et David, avocats.

Sur appel, la Cour d'appel d'Aix rendit l'arrêt suivant :

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu qu'en infligeant à la Compagnie Transatlantique une forte amende pour une faute légère, l'administration des douanes a évidemment entendu punir la contravention beaucoup plus grave qu'elle imputait à Riccio, consistant dans une tentative d'importation frauduleuse sur le territoire français, de marchandises étrangères ;

Mais qu'elle a manqué sont but pour avoir mal procédé ;

Que l'omission par la Compagnie Transatlantique, sur le manifeste d'un de ses vapeurs, de marchandises qui y étaient embarquées est un fait qui lui est personnel et à raison duquel elle ne saurait exercer de recours contre qui que ce soit, car elle n'a été empêchée par personne de vérifier son chargement et de s'assurer que toutes les marchandises dont il se composait étaient bien mentionnées sur le manifeste ;

Que, d'autre part, l'introduction frauduleuse de marchan-

Digitized by Google

dises étrangères qu'elle impute au sieur Riccio ne pouvait être poursuivie que contre cet intimé, qui aurait été mis ainsi en mesure de présenter sa défense ;

Que l'erreur de l'administration des douanes a été de croire que la Compagnie Transatlantique pourrait se décharger sur le sieur Riccio de l'amende qu'elle avait encourue ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges qui n'y sont pas contraires,

Confirme le jugement dont est appel et ordonne qu'il sortira son plein et entier effet ;

Condamne la compagnie appelante à l'amende et aux dépens. »

Du 31 mai 1901. — 2e ch. — Prés. : M. Mallet, prés. ; M. de Casabianca, av. gén. ; plaid. : Mes Abram et David (ce dernier du barreau de Marseille), avocats.

Sur pourvoi :

ARRÊT

« LA COUR,

Sur le moyen pris de la violation des articles 1382 du Code civil, 1er du titre 5 de la loi du 22 août 1791, 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'il a été souverainement constaté et apprécié par l'arrêt attaqué que, d'une part, la compagnie demanderesse avait été frappée d'amende par l'administration des douanes, pour le seul fait d'avoir omis de porter sur le manifeste d'un de ses navires des marchandises qui s'y trouvaient embarquées, ce qui constituait une infraction aux articles 1 et 2, titre 2 de la loi du 4 germinal an II et, d'autre part, que les agissements imputés à Riccio par les conclusions d'appel n'auraient pas eu pour effet d'empêcher le capitaine de vérifier le chargement de son navire et de s'assurer que tous les colis le composant étaient bien mentionnés sur son manifeste ;

Attendu qu'il résulte de là que le préjudice éprouvé par la Compagnie n'a pas été la suite immédiate et directe des faits du défendeur éventuel ; que l'action en responsabilité exercée contre ce dernier n'était donc pas justifiée et qu'en le décidant la Cour d'Aix n'a violé aucune des dispositions de loi visées dans la requête ;

Par ces motifs,

Rejette. »

Digitized by Google

Du 19 janvier 1903. — Prés. : M. Tanon, prés. ; M. Cotelle, rapp. ; M. Mérillon, av. gén. ; Me Dambeza, avocat.

Observation. — Voyez Fécamp, 4 mars 1903, ce Rec., XVIII, p. 865. Comp. Cassation, 6 juillet 1895, *ibid.*, XI, p. 153 ; 21 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 10 et les notes ; Table décennale, v° *Capitaine*, nos 352 et suiv. ; Tables du Havre 1875-85, v° *Capitaine*, n° 63.

« Le capitaine est responsable de la présence à bord de marchandises prohibées, dit Fuzier-Herman, quelles que soient sa bonne foi et son ignorance ; il n'est pas même admis à s'exonérer de toute responsabilité en dénonçant le véritable auteur de la contravention, et en mettant la douane à même d'exercer contre lui un recours utile ».

Mais le même auteur semble admettre un recours possible contre le chargeur. Voyez Fuzier-Herman, Rép., v° *Armateur*, nos 118 et 121.

D'après la Cour de cassation les personnes civilement responsables du fait d'autrui sont tenues des amendes fiscales encourues par leurs préposés. Voyez Garraud, *Précis de droit criminel*, n° 218 ; aussi la jurisprudence admet-elle la responsabilité de l'armateur en cas de contravention commise par le capitaine en matière de douane ; voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 195 *bis*.

Comp. Desjardins, t. II, n° 265 ; Fuzier-Herman, Rép., v° *Capitaine*, n° 282.

COUR D'APPEL DE ROUEN

16 juillet 1902

Abordage en haute mer. Navires étrangers. Port de refuge français. Actions nées de l'abordage. Compétence du tribunal de ce port. Art. 407 nouveau C. com. Portée générale. Disposition obligatoire. Application aux étrangers. — Abordage en haute mer. Art. 407 nouveau. Port de refuge en même temps port de destination. Compétence. Port le plus rapproché du lieu de la collision. Non nécessité. Proximité du lieu du sinistre. Navire. Danger imminent de perte. Impossibilité de naviguer au delà. Refuge. Conditions suffisantes. Tribunal. Compétence.

Navires : « Lusitania » et « Amboto ».

I. — La disposition nouvelle ajoutée à l'article 407 du Code de commerce par la loi du 14 décembre 1897, et qui

Digitized by Google

permet en cas d'abordage d'intenter l'action devant le tribunal du port français de refuge de l'un des navires, édicte une règle de compétence d'une portée aussi générale que celle de l'article 420 du Code de procédure civile. Cette disposition est applicable même si les deux navires entrés en collision sont étrangers et si l'abordage s'est produit en haute mer et elle oblige le tribunal français saisi à se déclarer compétent.

II. — Le tribunal du port de refuge est compétent pour connaître des actions nées de l'abordage, pourvu que ce port soit celui au delà duquel le navire réfugié ne pouvait naviguer sans danger imminent, et présente, en raison de sa proximité du lieu du sinistre, toutes les facilités pour l'instruction de l'affaire.

Il importe peu que le port de refuge soit en même temps le port de destination du navire réfugié, ou qu'il ne soit pas le port le plus rapproché du lieu de la collision.

CAP. DE MUNITIZ C. CAP. KUFAHL.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que les premiers juges se sont à bon droit déclarés compétents pour statuer sur les conséquences dommageables d'un abordage survenu, le 25 août 1901, entre deux navires étrangers en dehors des eaux territoriales françaises ;

Attendu que cette solution n'est pas seulement conforme aux traditions de l'ancien droit, auxquelles il n'apparaît pas que le législateur moderne ait entendu déroger, à l'intérêt du commerce international et à l'extension de plus en plus grande des relations commerciales de nation à nation, mais qu'elle s'induit juridiquement tout à la fois de l'article 631 C. com., aux termes duquel les tribunaux consulaires sont conpétents, sans avoir égard à la nationalité des parties, pour connaître de toutes les contestations relatives aux engagements commerciaux qui se forment avec ou sans convention, et aussi des dispositions de l'art. 407 du même Code, modifié par la loi du 14 décembre 1897, qui permet au demandeur, d'une manière générale, sans distinction entre le Français et l'étranger, d'assigner à son choix le défendeur devant le tribunal de commerce de son domicile ou devant celui du port de refuge où il aborde en premier lieu ;

Attendu que cette indication juridique est commandée par

Digitized by Google

l'application que la jurisprudence a faite de l'art. 420 C. pr. civ. aux étrangers et qui ne permet pas de leur refuser le bénéfice de l'art. 407 C. com., alors que les motifs d'utilité ayant fait édicter cette disposition légale sont les mêmes et qu'ils s'appliquent aux étrangers aussi bien qu'aux Français;

Qu'en vain, il est soutenu que le lien de territorialité n'est pas le même dans les deux cas; qu'il apparaît que le lien de territorialité, puisé dans les circonstances extérieures de la cause et tiré de l'utilité que présente le port de refuge pour l'instruction de l'affaire, est tout au moins aussi pressant, quand il s'agit des suites d'un engagement qui se forme sans convention que celui qui résulte du lieu de paiement quand il s'agit de l'exécution d'une convention au cas prévu par l'art. 420;

Et qu'en définitive, refuser de faire bénéficier les étrangers des dispositions de l'art. 407 serait le plus souvent les mettre dans l'impossibilité de faire valoir leurs droits et constituerait ainsi un refus de justice contraire à toutes les règles du droit international en matière commerciale;

Qu'il est à peine besoin de faire remarquer, pour répondre à l'objection tirée du caractère national de l'institution des tribunaux français, que, dans bien des cas, les tribunaux français sont aussi dans l'obligation de faire application des lois étrangères;

Qu'il y a donc lieu de confirmer l'appréciation des premiers juges;

Attendu que l'appelant soulève devant la Cour un moyen nouveau; qu'il soutient que, dans tous les cas, l'art. 407 est inapplicable, parce que le port du Havre, où est venu aborder le vapeur *Amboto*, était son port de destination, qu'il n'était pas le port le plus voisin du lieu du sinistre, et qu'il ne saurait par suite être considéré comme étant le port de refuge, prévu par l'art. 407, pour attribuer compétence au Tribunal du Havre;

Mais attendu que, de ce que le port du Havre était en même temps le port de reste du vapeur *Amboto*, on ne saurait conclure qu'il n'est pas le port de refuge, autrement il faudrait aller jusqu'à décider que le premier port de refuge qui se trouverait être le port de reste ne serait pas attributif de juridiction, ce qui n'est pas admissible comme étant contraire aux termes de la loi;

Qu'il importe peu, dès lors, que le port de refuge soit

Digitized by Google

aussi le port de reste, de même qu'il n'est pas nécessaire, parce que la loi ne le dit pas, que le port de refuge soit le plus rapproché du lieu de la collision, et qu'il suffit, pour satisfaire à l'esprit comme à la lettre de l'art. 407, que le port où s'est rendu l'abordeur ou l'abordé soit celui au delà duquel on ne pouvait naviguer sans un danger imminent et en même temps celui qui présente, en raison de sa proximité du lieu du sinistre, toutes facilités pour l'instruction de l'affaire ;

Et attendu que le port du Havre, en l'espèce, réunit cette double condition ;

Qu'en premier lieu en effet l'*Amboto*, ayant reçu des avaries à son pic avant par suite de l'abordage, ne pouvait rester à la merci de sa cloison étanche et se trouvait dans la nécessité de rentrer dans un port de refuge pour aveugler sa voie d'eau et se rendre un compte plus exact de ses avaries, après avoir débarqué sa cargaison ;

Qu'en second lieu, l'abordage ayant eu lieu le 25 août 1901 vers deux heures du matin à douze milles ouest des Casquets, et le port de Cherbourg étant un des plus rapprochés de la collision, le port du Havre, qui est à peu de distance du port de Cherbourg et où l'*Amboto*, guidé par son pilote, a pu aborder le même jour vers cinq heures du soir, présentait toutes les garanties attributives de juridiction prévues par l'art. 407 ;

Qu'il y a donc lieu de repousser le moyen nouveau soulevé par l'appelant ;

Par ces motifs et ceux des premiers juges non contraires,

Confirme. »

Du 16 juillet 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Berchon, 1er prés. M. Delrieu, av. gén. ; plaid. : Mes O. Marais et G. Bodereau (ce dernier du barreau du Havre), avocats.

Observations. — I. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre confirmé par le présent arrêt, du 26 mars 1902, ce Rec., XVII, p. 733 et la note.

II. — Voyez Rennes, 23 janvier 1902, ce Rec., XVII, p. 550.

Il a été jugé que le port de destination ne devait pas être considéré comme port de refuge, lorsque le navire n'a couru aucun danger, et qu'il a pu poursuivre son voyage, sans être obligé d'entrer dans aucun des ports situés sur sa route, et sans éprouver d'avaries importantes. Voyez Fécamp, 27 février 1902, *H*, 1902. 2. 110 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE ROUEN

4 mars 1903

Traite documentaire. Tirage pour compte. Donneur d'ordre et tiré. Ouverture de crédit. Tireur. Tiers porteurs. Non confirmation. Impossibilité de s'en prévaloir. Acceptation non exigible. — Traite documentaire. Absence des certificats d'inspection. Tiré. Instructions de son mandant. Refus d'acceptation. Absence d'engagement d'accepter. — Traite documentaire. Tirage pour compte. Tiers porteurs. Défaut d'action directe contre le donneur d'ordre et le tiré. Subrogation aux droits du tireur. Exceptions et fins de non recevoir opposables. Vente « coût, fret et assurance, acceptation des traites contre remise des documents ». Marchandise livrée. Qualité inférieure. Acheteur délié de ses engagements. Expertise. Refus provisoire d'accepter les traites. Risques de l'acheteur. Possibilité. — Vente « coût, fret et assurance ». Marchandise « saine à l'embarquement ». Acheteur. Droit de vérification. Vendeur. Absence de vérification contradictoire au départ. Acheteur. Droit d'y faire procéder à l'arrivée.

Navires : « Amiral Nelson », « Queen Eléonore » et « Zeiburg ».

I. — En cas de tirage pour compte d'une traite documentaire, le tireur et les tiers porteurs ne sauraient, pour exiger l'acceptation du tiré, se prévaloir d'une ouverture de crédit qu'il aurait consentie au donneur d'ordre, que si elle leur a été confirmée.

II. — Si le tiré déclare ne pouvoir accepter des traites documentaires tant que les certificats d'inspection qui doivent accompagner les documents ne lui seront pas représentés, il ne faut pas interpréter cette déclaration comme un engagement d'accepter ces traites, alors surtout que les porteurs savent que le tiré ne fait que se conformer aux instructions de son mandant.

III. — Les tiers porteurs d'une traite documentaire n'ont pas d'action directe contre le donneur d'ordre et le tiré.

Ils ne peuvent agir contre eux que comme subrogés aux droits du tireur ; mais dans ce cas ils doivent subir toutes les exceptions et fins de non recevoir que le donneur d'ordre ou le tiré pourraient opposer au tireur.

IV. — L'acheteur d'une marchandise vendue « coût, fret

Digitized by Google

et assurance, acceptation des traites contre remise des documents » est délié de ses engagements envers le vendeur, si la marchandise livrée est de qualité inférieure à celle convenue.

Et il peut, à ses risques et périls, suspendre l'acceptation et le paiement des traites pour faire constater par une expertise cette infériorité de qualité.

V. — En cas de vente « coût, fret et assurance » d'une marchandise « saine à l'embarquement », l'acheteur a le droit de faire vérifier l'état de cette marchandise. Et, si le mode d'exercice de ce droit n'a pas été réglé par la convention, il a la faculté de faire cette vérification à l'arrivée, faute par le vendeur d'y avoir fait procéder contradictoirement au départ.

BANQUE FRANÇAISE DE RIO DE LA PLATA, BANQUE DE TARAPACA Y ARGENTINA, HEINE ET Cie, BANQUE ITALIA ET WIRTH C. CRÉDIT HAVRAIS ET GÉNESTAL ET COLLET.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que la Cour se trouve saisie de l'appel principal des banques de Rio, de Tarapaca et de Heine et Cie interjeté à l'encontre du jugement qui a repoussé leur demande contre le Crédit Havrais et contre Génestal et Collet, de l'intervention de la Banque Italia qui déclare prendre le fait et cause de Heine et Cie, d'une autre intervention émanée du liquidateur de la Société Bertram et enfin de l'appel récursoire du Crédit Havrais contre Génestal et Collet ;

Attendu que ces appels ne sont l'objet d'aucune critique ; que, d'autre part, les interventions formées régulièrement se réfèrent à une décision renfermant manifestement un préjugé contraire à leurs prétentions ;

Qu'il y a lieu par suite de déclarer recevables les dits appels et les dites interventions et, vu la connexité, de statuer au fond sur le tout par un seul et même arrêt ;

Sur l'appel des Banques contre le Crédit Havrais :

Attendu qu'il ne paraît pas sérieusement contestable que le Crédit Havrais, sur lequel ont été tirées les traites litigieuses dont les banques sont tiers-porteurs, est resté personnellement étranger tout à la fois au contrat de change intervenu entre le tireur Bertram et les banques preneurs comme aussi

Digitized by Google

aux marchés divers conclus par Bertram avec Génestal et Collet en vertu desquels les traites ont été émises ;

Que par conséquent les banques, en leur qualité de tiers porteurs, ne peuvent exercer ni de leur chef, ni comme subrogées aux droits du tireur, aucune action utile comme le Crédit Havrais ;

Attendu que la circonstance que les traites étaient des traites documentaires n'est susceptible d'apporter aucune modification à cette solution ;

Qu'effectivement l'annexion à une traite du connaissement et de la police d'assurance n'a d'autre effet que de fournir au bénéficiaire et au tiré un gage et une garantie de l'existence de la provision, mais qu'elle n'exerce aucune influence sur la nature du contrat de change et sur la situation respective du tireur, du tiré et des porteurs ;

Attendu néanmoins qu'il est soutenu par les appelants que le Crédit Havrais avait l'obligation d'accepter les traites, soit parce qu'il aurait ouvert un crédit correspondant à Génestal et Collet qui étaient des donneurs d'ordre, soit parce que, lors des protêts faute d'acceptation, il aurait fait des réponses significatives d'un engagement, soit enfin parce qu'au moment de la présentation des traites, il avait en mains provision suffisante, soit par l'effet du compte-courant de Génestal et Collet dans sa maison de banque, soit par l'effet d'une ouverture de crédit, ainsi qu'il est allégué et offert en preuves par des conclusions à fin d'expertise ;

Qu'il convient d'examiner ces différents moyens des appelants;

Sur le premier moyen :

Attendu que l'ouverture de crédit, articulée par les banques et formellement déniée par le Crédit Havrais, n'est établie par aucune circonstance de la cause, mais qu'en admettant sa réalité, elle ne concerne que le Crédit Havrais et ses clients Génestal et Collet et, quant aux tiers porteurs, pas plus que le tireur, ils n'ont le droit de s'en prévaloir faute par le Crédit Havrais de l'avoir confirmée soit au tireur, soit aux tiers porteurs ;

Que, s'il est vrai que l'ouverture d'un crédit de banque emporte pour le créditeur l'obligation d'accepter les traites fournies en conséquence, c'est à la condition essentielle qu'elle ait été confirmée, comme dans l'espèce invoquée par les appelants et jugée par la Cour de Rouen le 19 mars 1861 ;

Digitized by Google

mais que, dans le cas particulier, cette prétendue confirmation de crédit ne résulte ni expressément, ni implicitement d'aucun des documents du procès, ni du texte des marchés conclus par Borel, ni de la correspondance ultérieure ; qu'elle est même formellement démentie par la lettre du 2 septembre 1902 de Borel à Génestal produite et versée aux débats, de laquelle il ressort que Bertram avait bien demandé à Génestal un crédit de banque confirmé pour l'exécution des marchés, mais que, malgré les dispositions favorables de Génestal quant à ce, cette garantie ne lui a pas été consentie ;

Qu'il est évident qu'un contrat même unilatéral ne peut s'établir par induction ou par prétérition et qu'il ne peut résulter que d'une manifestation de volonté réelle et non équivoque ;

Qu'il est à peine besoin de faire remarquer que les marchés exécutés antérieurement par le vapeur *Glenmoor* et les traites tirées et payées en exécution de ces marchés sont sans signification dans la cause où il ne s'agit pas de marchés liés à ceux du *Glenmoor*, ainsi qu'il a été reconnu par les banques elles-mêmes ;

Attendu d'autre part que les parères produits par les banques n'ont également aucune portée légale ; qu'ils ne sont pas seulement contredits par des parères contraires, mais qu'ils ne sauraient faire autorité en la matière bien plutôt relative à la formation d'engagements commerciaux qu'à des usages proprement dits ;

Sur le second moyen :

Attendu que, lors des protêts faute d'acceptation, la réponse du Crédit Havrais, qui a déclaré « ne pouvoir accepter les « traites tant que les certificats d'inspection qui doivent « accompagner les documents ne lui seraient pas repré« sentés », ne saurait être considérée dans ces termes évasifs et dilatoires comme constituant un engagement réel et certain d'accepter les traites, alors surtout qu'il résulte de la correspondance produite et échangée à ce moment entre le Crédit Havrais et Génestal et Collet et non ignorée des tiers porteurs ou de leurs représentants qu'il s'est exactement conformé aux instructions de ses clients et qu'en se renfermant ainsi dans les limites de son mandat, il n'a pu obliger que ses mandants ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que, lors même que le Crédit Havrais, jouant le

Digitized by Google

rôle de tiré pour compte, aurait eu en mains somme suffisante pour faire face au paiement des traites, on ne pourrait même en ce cas l'assimiler à un tiré, détenteur de la provision légale, tenu à ce titre de l'acceptation de la traite ;

Qu'un crédit de banque non confirmé ou un crédit non spécialement affecté par le donneur d'ordre au paiement de la traite peut bien obliger le créditeur au regard de ses clients, mais qu'il est sans efficacité légale par l'obliger au regard du tireur ou des tiers porteurs ;

Qu'il y a donc lieu de repousser tout à la fois l'action des banques contre le Crédit Havrais et leurs conclusions à fin d'expertise qui sont dépourvues de pertinence et d'utilité, comme étant d'ores et déjà démenties par les éléments de la cause ;

Sur l'appel des banques contre Génestal et Collet :

Attendu que, depuis l'arrêt de la Chambre civile de la Cour de cassation du 19 décembre 1821, il n'est plus contestable que les tiers porteurs sont sans action directe contre le donneur d'ordre ;

Que le donneur d'ordre, en effet, n'étant pas compris dans l'énumération de l'article 140 du Code de commerce, qui limite la garantie du porteur au tireur, à l'accepteur et aux endosseurs, et n'ayant été assimilé par la loi ni à un tireur, ni au donneur d'aval qui, lui, est un garant aux termes de l'article 142, ne peut, en l'absence d'une disposition légale, être tenu envers les tiers porteurs et que, si ceux-ci veulent exercer une action contre le donneur d'ordre, ils ne peuvent le faire que comme subrogés aux droits et actions du tireur et en vertu du contrat de mandat ou du marché qui le lie avec le donneur d'ordre, mais qu'en ce cas, bien entendu, ils ne peuvent exciper au regard du donneur d'ordre de leur qualité de tiers porteurs de bonne foi, et qu'ils doivent subir toutes les exceptions et toutes les fins de non recevoir que le donneur d'ordre pourrait opposer à son co-contractant ;

Qu'on ne saurait, en l'espèce, pour faire brèche à ces principes, invoquer l'article 1121 relatif à la stipulation pour autrui, lequel est sans application dans la cause, faute d'une désignation des tiers porteurs dans les marchés conclus entre Bertram et Génestal et Collet ;

Que les tiers porteurs ne peuvent non plus exciper soit de la nature des traites qui étaient documentaires, soit de la

Digitized by Google

stipulation « documents contre acceptation » qui figurait dans les marchés ;

Qu'il résulte en effet de l'interprétation doctrinale de l'article 122 Code com. que la promesse par le tiré ou par le donneur d'ordre au tireur d'accepter ou de faire accepter les traites, même documentaires, par un tiers désigné n'équivaut pas à l'acceptation ; qu'elle peut bien donner lieu de la part du tireur à une action en dommages et intérêts en cas de refus de paiement sans motifs légitimes, mais qu'elle ne confère aucun droit au tiers porteur d'agir directement contre le donneur d'ordre ou même contre le tiré à l'effet de l'assujettir à toutes les suites d'une acceptation proprement dite ; qu'en un mot un semblable engagement « documents contre acceptation » ne forme point contrat entre le porteur et le donneur d'ordre ou le tiré, même en cas de négociation des traites et tant que l'acceptation n'est pas intervenue dans les formes légales ;

Qu'au surplus les tiers porteurs, tels que les appelants, qui sont des professionnels, s'ils ont connu les marchés, n'ont pu s'y méprendre et qu'en accordant confiance au tireur, sur l'indication de la simple promesse de Génestal et Collet d'accepter contre documents, ils n'ont fait foi qu'au tireur et non à Génestal et Collet qu'ils ne connaissaient même pas ;

Qu'il y a donc lieu de repousser l'action directe des banques contre Génestal et Collet ;

Sur l'action des banques comme subrogées à Bertram et sur les conclusions de Wirth ès qualités intervenant :

Attendu qu'il est extrait littéralement des documents de la cause et notamment des marchés intervenus entre Borel, agissant au nom de Bertram, et Génestal et Collet que le vendeur s'était engagé à livrer par steamer « coût, assurance et fret » une certaine quantité de maïs de la nouvelle récolte à un prix nettement déterminé, « marchandise telle quelle à l'arrivée, mais saine à l'embarquement » ;

Que, de leur côté, les acheteurs s'étaient obligés à rembourser le prix de la marchandise par traite à 90 jours de vue sur le Crédit Havrais « documents contre acceptation » ;

Attendu qu'aux termes des principes généraux du droit, la condition résolutoire est toujours sous-entendue dans les contrats synallagmatiques et que par conséquent l'acheteur des marchandises, qui a pris l'engagement de faire accepter des traites pour le montant de la facture, est délié de ses engage-

Digitized by Google

ments, s'il ne lui est livré que des marchandises de mauvaise qualité et d'une valeur inférieure à celle convenue au marché ;

Qu'à un autre point de vue, la promesse d'accepter ou de faire accepter des traites, régie non par le contrat de change, mais par le droit commun et qui, à ce titre, peut être soumise à toute espèce de condition à la différence de l'acceptation qui, elle, ne doit jamais être conditionnelle, peut être rétractée, si la provision ou les documents qui la représentent ne sont plus suffisants dans le sens de l'article 116 Code com.;

Et attendu en fait qu'il ressort des expertises auxquelles il a été régulièrement procédé dans la cause qu'aucun des lots de maïs, objets des marchés conclus par Bertram avec Génestal et Collet, et provenant de divers arrivages par steamer, n'étaient sains à l'embarquement et que, par suite de sa mauvaise qualité, la marchandise a subi une dépréciation de plus de 30 o/o, légitimant ainsi le refus par les acheteurs d'en payer le prix, comme conséquence de l'art. 1184 C. civ. et de l'art. 116 C. com. ;

Attendu que le liquidateur de la Société Bertram, partie intervenante au procès, sans contester la régularité des expertises non plus que les constatations matérielles des experts, entend, comme les banques, faire repousser ces conséquences en fait et en droit ;

Mais attendu que les acheteurs avaient le droit de faire vérifier l'état de la marchandise qui devait être saine à l'embarquement ; que, le mode d'exercice de ce droit n'ayant pas été réglé par la convention, comme dans l'espèce de l'arrêt d'Amiens du 25 janvier 1888 invoqué par Wirth, ès qualités, ils avaient la faculté de faire cette vérification à l'arrivée, faute par les expéditeurs d'y avoir fait procéder contradictoirement au départ et sans que les certificats dressés arrière des destinataires ou de leurs représentants leur soient opposables ;

Attendu que Génestal et Collet n'ont pas renoncé à ce droit ;

Qu'on ne peut induire cette renonciation qui ne doit pas se présumer de la clause « coût, fret et assurance » ou « telle quelle à l'arrivée », qui, sans aucune confusion possible avec le pacte Rye-terms, mettait bien à leur charge tous les risques du voyage, mais non les risques antérieurs que le vendeur avait entendu assumer ;

Digitized by Google

Qu'on ne peut non plus la faire résulter de la stipulation « documents contre acceptation » ;

Qu'en effet Génestal et Collet avaient le droit incontestable au regard du vendeur de suspendre à leurs risques et périls l'acceptation et le paiement des traites jusqu'après l'opération qui déterminerait si les marchandises faisaient ou non aliment au marché, et que leur droit n'a pu subir aucune atteinte de ce que les traites étaient documentaires ;

Que les documents qui accompagnent une traite ne peuvent avoir une vertu légale plus énergique que la provision dont ils ne sont que la représentation symbolique ;

Que toute solution contraire ouvrirait la porte à la fraude et compromettrait la sécurité des relations commerciales avec les pays d'outre-mer ;

Qu'en l'espèce, Génestal et Collet avaient de justes motifs de défiance contre la loyauté commerciale de leur vendeur, qui leur avait adressé par le *Glenmoor* des marchandises de mauvaise qualité, sur lesquelles ils justifient avoir subi une perte importante et que, bien que tous ces marchés successifs fussent distincts, ils avaient pour objet des marchandises de même nature et de même provenance, expédiées par le même vendeur et pour des marchés conclus dans des termes identiques, et leurs craintes, en ce qui concerne les uns et les autres, étaient parfaitement justifiées, ainsi que l'événement l'a démontré ;

Attendu, d'autre part, que les expertises, dans les conditions d'urgence où elles ont été ordonnées, constituent une mesure conservatoire ayant autorité légale à l'égard de tous ; qu'il est résulté du rapport des experts commis que la marchandise était atteinte d'un défaut de siccité à l'embarquement, sur la nature duquel l'expéditeur n'a pu se méprendre et dont il avait l'obligation de répondre aux termes de son contrat ;

Qu'il ne s'agit pas d'un vice caché ayant pour cause une prédisposition inhérente à la nature propre de la marchandise dont le vendeur ne serait pas responsable, et que tous les certificats produits par les appelants, et d'ailleurs contredits par des certificats contraires, ne sauraient prévaloir contre les affirmations si précises et si catégoriques des experts ;

Qu'il y a donc lieu de rejeter toutes les critiques de fait et de droit dirigées contre les expertises et de décider que l'action des tiers porteurs, agissant comme subrogés aux droits du

Digitized by Google

vendeur, n'est pas mieux fondée que leur action directe contre Génestal et Collet;

Attendu que les appelants et les intervenants qui succombent doivent supporter les dépens, chacun en ce qui les concerne ;

Adoptant au surplus les motifs des premiers juges non contraires,

Déclare recevables les appels et les interventions et, y statuant au fond par voie de jonction, vu la connexité ;

En donnant acte à la Banque Italia de ce qu'elle entend prendre le fait et cause de Heine et Cie, et sans s'arrêter ni avoir égard aux conclusions des appelants et des intervenants, ainsi qu'à la demande d'expertise et de donner acte dont les parties sont respectivement déboutées,

Met l'appellation à néant et confirme le jugement attaqué qui sortira son plein et entier effet ;

Dit n'y avoir lieu de statuer sur les conclusions subsidiaires du Crédit Havrais et de Génestal et Collet ;

Condamne les appelants et les intervenants aux dépens, à ce compris les frais de l'appel récursoire nécessités par l'appel principal ;

Dit que les frais de levée et de signification du présent arrêt seront supportés par les parties succombantes, chacune en ce qui les concerne ;

Condamne eu outre les appelants aux amendes consignées sur leurs appels. »

Du 4 mars 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Berchon, 1er prés. ; M. Réguis, av. gén. ; plaid. : Mes Ricard, Baudouin, Martin, O. Marais et de Grandmaison (ce dernier du barreau du Havre), avocats (1).

Observations. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce du Havre confirmé par le présent arrêt, du 16 juillet 1902, ce Rec., XVIII, p. 57.

I. — Voyez Rouen, 19 mars 1861, *H.*, 61. 2. 158. Comp. Marseille, 31 juillet 1893, ce Rec., IX, p. 232 et la note.

II. — Comp. Bordeaux, 27 juillet 1893, ce Rec., IX, p. 484 ; Aix, 26 décembre 1886, *M.*, 87, 1. 150.

III. — Voyez conf. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit*

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

commercial, t. IV, n° 96 ; Cassation, 19 décembre 1821 ; Rouen, 1 mai 1822 ; Paris, 9 mars 1832, Dalloz, *Rép.*, v° *Effets de commerce*, n° 248.

Le jugement confirmé, sans distinguer spécialement le cas du donneur d'ordre, posait déjà le principe d'une manière générale à l'égard du tiré. Voyez la note sous ce jugement. La Cour de cassation a jugé dans le même sens que le porteur d'une traite documentaire ne devient le créancier du tiré que par l'acceptation de ce dernier et dans les limites de cette acceptation ; qu'en dehors d'elle il ne peut avoir contre le tiré que les droits du tireur, en vertu de la cession qui résulte de la création de l'effet. Voyez Cassation, 17 janvier 1898, *Dalloz*, 98. 1. 79.

IV. — Voyez le jugement confirmé et la note.

Sur les cas dans lesquels le défaut de qualité autorise l'acheteur à demander la résiliation de la vente coût, fret et assurance, voyez Marseille, 3 novembre 1902, ce Rec., XVIII, p. 688 et la note.

Mais l'acheteur qui a promis son acceptation contre remise des documents, peut-il la refuser dans certains cas ? La Cour de cassation a posé en principe que l'acheteur est relevé de son obligation s'il ne lui est livré que des marchandises en mauvais état et d'une valeur moindre que celle convenue au marché, et que, dans ce cas, l'acceptation réduite à la valeur des objets livrés est suffisante et libératoire. Voyez Cassation, 17 novembre 1891, *Dalloz*, 95. 1. 149.

Cependant en cas de vente « coût fret et assurance, acceptation contre documents », certaines décisions semblent obliger l'acheteur à toujours accepter les traites, sauf à lui à recourir contre le vendeur. Voyez Havre, 8 juillet 1891, *H.*, 91. 1. 219, *M.*, 92. 2. 10 ; Marseille, 14 janvier 1896, *M.*, 96. 1. 96.

V. — Voyez Dunkerque, 16 juin et 6 août 1891, ce Rec., VII, p. 414 ; Marseille, 1er février 1887, *ibid.*, II, p. 574. Comp. Marseille, 5 août 1891, *M.*, 91. 1. 270 ; 16 avril 1894, *M.*, 94. 1. 206.

Digitized by Google

COUR D'APPEL DE BORDEAUX

19 novembre 1902

Compétence. Naufrage. Père et mère de la victime. Frère associé de la victime. Actions contre l'armateur. Connexité. Tribunal civil. Plénitude de juridiction. Compétence.

Navire : « Faidherbe ».

Le tribunal civil est compétent pour statuer sur l'action en responsabilité dirigée par les père, mère et frère de la victime d'un naufrage, contre l'armateur, par la faute duquel est survenu le naufrage.

Il importe peu que le frère agisse comme associé du défunt, si son action est en même temps fondée sur des considérations étrangères à ses relations commerciales avec lui.

D'ailleurs, un lien de connexité existant entre l'action purement civile des père et mère et celle du frère de la victime, le tribunal civil, qui a la plénitude de juridiction, est compétent pour statuer sur les deux actions.

BUHAN ET Cie c. GATINEL.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Alfred Gatinel a péri le 23 octobre 1900 dans le naufrage du vapeur *Faidherbe* sur lequel il avait pris passage pour revenir à son établissement commercial de la côte d'Afrique ;

Attendu que ce naufrage a été la conséquence d'un abordage qui s'était produit dans la Méditerranée entre le *Faidherbe* et un autre vapeur, le *Medidja* ;

Attendu que les époux Joseph Gatinel, père et mère d'Alfred Gatinel, et Gustave Gatinel, son frère, ont, dans une procédure commune, formé contre le sieur Buhan et Cie, armateur du *Faidherbe*, une action en responsabilité fondée sur une faute d'après eux imputable au préposé des dits sieurs Buhan et Cie ;

Attendu que ceux-ci déclinent la compétence de la juridiction devant laquelle ils ont été assignés ; que leur exception d'incompétence a avec raison été rejetée par les premiers juges ;

Digitized by Google

Qu'en effet l'action des consorts Gatinel tend à la réparation du préjudice dont ils prétendent avoir souffert en se trouvant désormais privés de la présence de leur fils et frère décédé dans les circonstances qui constitueraient, d'après eux, une faute à la charge de Buhan et Cie ;

Que cette action ne se rattache à aucun fait ou engagement qui ait de leur part un caractère commercial ;

Qu'elle leur est personnelle et demeure entièrement indépendante des engagements qui auraient existé entre Alfred Gatinel et les armateurs du *Faidherbe*, sur lequel il s'était embarqué et a péri ;

Qu'il n'y a, dès lors, nulle utilité à rechercher si le contrat duquel dérivaient ces engagements était de nature civile ou commerciale et quelle est la juridiction qui aurait eu compétence pour les litiges auxquels ils auraient donné lieu entre Alfred Gatinel et Buhan et Cie ;

Attendu que les époux Joseph Gatinel ne sont pas commerçants ;

Que l'article 631 du Code de commerce n'est dans aucune de ses dispositions applicable à leur demande ;

Attendu que Gustave Gatinel est représenté comme ayant été l'associé de son frère ;

Qu'il aurait ainsi lui-même la qualité de commerçant ;

Mais attendu que la réparation qu'il poursuit ne vise pas seulement le préjudice commercial résultant pour lui de la ruine du négoce qu'il exerçait en commun avec son frère ;

Que ce n'est là qu'un des éléments du dommage qu'il prétend avoir subi ;

Que sa demande en indemnité peut aussi trouver son appui dans d'autres considérations d'un ordre étranger aux relations commerciales qui existaient entre son frère et lui ;

Que d'ailleurs un lien d'étroite connexité rattache l'une à l'autre les demandes que les époux Joseph Gatinel et leur fils, Gustave Gatinel, ont ensemble pour une même cause et dans un but identique introduites contre Buhan et Cie ;

Que le tribunal civil, dont la compétence est hors de doute en ce qui concerne la demande des époux Gatinel, est donc aussi, dans sa plénitude de juridiction, compétent pour la demande connexe de Gustave Gatinel ;

Qu'en conséquence c'est à bon droit et sans contrevenir aux dispositions de la loi commerciale que les consorts Gati-

Digitized by Google

nel ont porté leur action commune devant la juridiction civile ;

Par ces motifs et tous autres non contraires qui ont déterminé les premiers juges et que la Cour adopte,

Déclare Buhan et Cie mal fondés dans leur appel, les en déboute ;

Confirme pour avoir son plein et entier effet et être exécuté selon sa forme et teneur le jugement du Tribunal civil de Bordeaux du 9 juin 1902 ;

Condamne Buhan et Cie à l'amende et aux dépens. »

Du 19 novembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Calvé, prés. ; M. Maxwelt, av. gén. ; plaid. : Mes Roy de Clotte et Habasque, avocats.

Observation. — Lorsqu'un acte est civil pour le demandeur et commercial pour le défendeur, la jurisprudence française autorise le demandeur à porter son action à son choix soit devant le tribunal de commerce, soit devant le tribunal civil. Voyez Cassation, 28 octobre 1896, *Sirey*, 97.1.436, *Gaz. Pal.*, 92.2.569, *M.*, 98.2.11, *H.*, 97.2.119. Certains auteurs admettent au contraire que la compétence se détermine d'après la nature de l'acte à l'égard du défendeur. Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 361, avec la jurisprudence et le droit comparé en note. Comp. Alexandrie, 6 mai 1897, ce Rec., XIII, p. 717.

Sur la compétence du tribunal civil investi de la plénitude de juridiction pour connaître d'une instance commerciale connexe à une action civile portée devant lui, voyez Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Connexité*, nos 140 et suiv.

Sur l'influence que peut avoir, au point de vue de la compétence, la nature commerciale du contrat à l'occasion duquel s'est produit le quasi-délit, voyez Douai, 21 mai 1900, ce Rec., XVI, p. 15 et la note.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'AIX

17 novembre 1902

Commissaires à bord des navires de commerce. Engagement sans détermination de durée. Congé. Art. 270 C. com. Inapplication. Employés de commerce. Assimilation. Armateur. Droit de les congédier à volonté. Exercice abusif. Préjudice. Indemnité. Art. 1780 C. civ. Suppression d'emploi. Evénement prévu. Préavis obligatoire. Indemnité. Trois mois de salaires. Primes. Partie des salaires.

Les commissaires employés aux écritures et à l'administration à bord des navires de commerce, engagés sans détermination de durée, ne tombent pas sous l'application de l'article 270 C. com., mais sont dans la même situation que les employés de commerce.

L'armateur a donc le droit de les congédier à volonté ; mais, s'il use de ce droit d'une façon abusive et dommageable, il leur doit une indemnité en vertu de l'article 1780 du Code civil.

Notamment la suppression générale de l'emploi sur certains navires, décidée dans un but d'économie, ne constitue pas un événement imprévu empêchant l'armateur d'aviser les commissaires assez longtemps à l'avance.

Dans ce cas, l'indemnité de brusque renvoi due aux commissaires doit être fixée à trois mois de salaires.

Et il y a lieu de comprendre dans les salaires non seulement les appointements fixes, mais encore les primes qui en font partie.

De Maisonneuve et autres c. Compagnie générale Transatlantique.

Le Tribunal de commerce de Marseille avait rendu le jugement suivant :

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que Magnier de Maisonneuve et consorts, demandeurs au procès, étaient commissaires à bord des navires de la Compagnie Transatlantique ; qu'à un moment donné, par mesure générale et par raison d'économie, leurs emplois ont

Digitized by Google

été supprimés sur toutes les lignes de la Méditerranée ; qu'ils protestent contre cette mesure ayant entraîné leur brusque congédiement et réclament à la compagnie défenderesse des dommages-intérêts s'élevant pour chacun d'eux à 30.000 fr.; que la Compagnie Transatlantique se borne à leur offrir une indemnité égale à un trimestre de leurs appointements fixes ;

Attendu qu'il n'est intervenu aucun accord ni exprès ni tacite entre les parties comportant un engagement ferme pour une durée déterminée ; que les commissaires employés aux écritures et à l'administration à bord des navires ne sont pas dans une situation autre que celle de tous autres employés de commerce, qui, faute d'engagement à durée déterminée, peuvent quitter leur service ou recevoir congé à volonté moyennant la seule condition d'un préavis ou d'une indemnité fixée par l'usage ;

Attendu que, dans l'espèce, l'importance relative de l'emploi doit entraîner une indemnité supérieure à celle d'un mois allouée aux employés subalternes ; que l'offre d'un trimestre faite par la compagnie défenderesse est satisfactoire en principe ; qu'il y a lieu seulement de comprendre dans le calcul de l'indemnité non seulement les salaires fixes, mais encore les diverses primes qui en font partie intégrante, à décompter d'après la moyenne du dernier trimestre couru ;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie Transatlantique à payer à chacun des défendeurs, à titre d'indemnité pour brusque et indû congé, le montant d'un trimestre d'appointements comprenant les salaires fixes et les primes complémentaires calculées d'après la moyenne du dernier trimestre, avec intérêts de droit ;

Dépens partagés, vu la succombance respective des parties. »

Du 10 juin 1902. — Prés. : M. Et. Boyer ; plaid. : Mes Jourdan et Estrangin, avocats.

Sur appel :

ARRÊT

« LA COUR,

Considérant que les premiers juges ont fait une saine appréciation de la situation réciproque des parties et des circonstan-

Digitized by Google

ces de la cause, aussi bien en reconnaissant que la compagnie intimée avait le droit de donner congé à volonté aux appelants (art. 1780 C. civ.), qu'en déclarant ensuite qu'elle avait usé de ce droit d'une façon préjudiciable, abusive, et devait de ce chef une indemnité supérieure à celle offerte devant le Tribunal ;

Considérant en effet que la mesure générale prise dans un but d'économie par la Compagnie Générale Transatlantique ne constituait pas un événement dont le caractère imprévu l'ait empêchée d'aviser, même assez longtemps à l'avance, les commissaires des lignes de la Méditerranée, qui, avant de cesser leurs fonctions, auraient eu quelque délai et auraient joui de plus de facilités pour rechercher utilement d'autres emplois ; que la faute ainsi commise par la compagnie en donnant trop brusquement congé à des employés dont elle reconnaissait elle-même les bons services, justifie les condamnations prononcées par les premiers juges qui ont ajouté aux salaires fixes de trois mois offerts par la compagnie, les diverses primes faisant partie intégrante de ces salaires, et ont partagé les dépens ;

Considérant que de ce qui vient d'être dit découle le déboutement de l'appel incident de la compagnie ; qu'on ne saurait d'ailleurs faire droit à ses prétentions de régler le différend d'après les dispositions de l'article 270 du Code de commerce ; que cet article paraît en principe inapplicable aux commissaires ; que ceux-ci, en effet, dont l'engagement est contracté sans détermination de durée, continuent, une fois débarqués, à toucher à terre une partie de leur traitement de mer ; qu'ils restent à la disposition de la compagnie dans le port qui leur est assigné, et ne peuvent s'absenter sans congé ;

Par ces motifs et ceux du jugement entrepris,

Déboute Magnier de Maisonneuve et consorts de leurs fins et conclusions ;

Donne acte à la compagnie intimée de ce qu'elle offre devant la Cour de remettre à chacun des appelants le montant d'un trimestre d'appointements, y compris les primes complémentaires y afférentes ;

Déboute la compagnie de son appel incident dont les frais resteront à sa charge ;

Confirme le jugement attaqué pour être exécuté suivant sa forme et teneur ;

Digitized by Google

Condamne de Maisonneuve et consorts à l'amende et aux dépens d'appel. »

Du 17 novembre 1902. — 1re ch. — Prés. : M. Giraud, 1er prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Drujon et Abram, avocats.

Observation. — Voy. conf. Rouen, 9 mai 1896, *H.*, 96. 2. 224, *M.*, 97. 2. 178 ; en sens contraire, pour le congé du commissaire sans préavis et sans indemnité, voyez Marseille, 17 février 1886, ce Rec., I, p. 629 et la note.

En ce qui concerne les primes à comprendre dans les salaires, comp. Fécamp, 4 mars 1903, ce Rec., XVIII, p. 865.

La jurisprudence relative aux employés de commerce est conforme. Voyez Marseille, 12 février 1894, *M.*, 94. 1. 140 ; Havre, 21 novembre 1887, *H.*, 87. 1. 246 ; sur la possibilité de congédier sans préavis et sans indemnité en cas de juste motif, voyez Havre, 14 août 1888, *H.*, 88. 1. 221 ; Marseille, 18 février 1895, *M.*, 5. 1. 155 ; Cassation, 22 mai 1901, *Sirey*, 1901. 1. 264, *Dalloz*, 1901, 1. 416; 18 mars 1903, *Gaz. Pal.* 1903. 1. 479 ; Alger, 15 mars 1902, ce Rec., XVIII, p. 26.

COUR D'APPEL D'AIX

28 janvier 1903

Assurances maritimes. Assurances sur facultés. Polices flottantes. Perte de marchandises sur allèges avant embarquement. Responsabilité des assureurs. Pluralité de chargeurs. Impossibilité de justifier de la propriété de la marchandise perdue. Répartition au prorata des quantités chargées.

Navire : « Mandchuria ».

Lorsqu'une marchandise chargée sur une allège, dans un transport aux risques des assureurs, vient à se perdre, l'assuré doit justifier aux assureurs, souscripteurs de sa police flottante couvrant ce risque, que la marchandise perdue lui était destinée d'une façon exclusive. A défaut de cette justification, la perte de la cargaison sur allèges doit être répartie entre les chargeurs du navire, au prorata des marchandises de même nature chargées par le même vendeur à destination de ces différents chargeurs.

RIZERIES MÉRIDIONALES C. ASSUREURS, RAUZY ET VILLE ET RIZERIES NATIONALES.

ARRÊT

« LA COUR,

Adoptant les motifs des premiers juges,

Confirme le jugement entrepris pour être exécuté selon sa forme et teneur ;

Condamne la société appelante aux dépens. »

Du 28 janvier 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Mallet. prés. ; M. Arrighi, av. gén. ; plaid. : Mes Autran, Estrangin, Barnier (du barreau de Marseille), et Drujon, avocats.

OBSERVATION. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille confirmé par le présent arrêt, du 24 juin 1902, ce Rec., XVII, p. 766 et la note.

COUR D'APPEL D'AIX

11 février 1903

Navire. Ecoutille. Armature. Poutrelle. Courbure anormale. Absence de vice de construction et de défaut d'entretien. Défectuosité. Accident. Armateur. Responsabilité. — Entrepreneurs de débarquement. Ouvriers. Ouverture des panneaux. Equipage. Charpentier du bord. Usages. Présence et direction non imposées. Navire. Organe défectueux. Danger. Capitaine. Surveillance. Obligation. Accident. Responsabilité.

Navire : « Euston ».

I. — La courbure anormale d'une des poutrelles de l'armature fermant une écoutille, quoique ne constituant ni un vice de construction ni un défaut d'entretien proprement dits, est néanmoins une défectuosité suffisante pour entraîner la responsabilité de l'armateur, si un accident en résulte.

II. — Rien dans la pratique nautique n'impose aux entrepreneurs de débarquement la présence ou la direction de l'équipage et surtout du charpentier du bord pour l'ouverture des panneaux. Et, si cette opération, à raison de la défectuosité d'un organe du navire, présente un danger particulier, c'est au capitaine qu'il appartient de s'opposer

Digitized by Google

à ce qu'il y soit procédé hors de sa présence ; en laissant faire, il assume la responsabilité de l'accident qui s'en suit.

RADELIFFE ET Cie c. Vve FIDALÉO.

ARRÊT

« LA COUR,

Sur l'appel principal :

Adoptant les motifs qui ont déterminé les premiers juges ;

Et attendu que, s'il est vrai que le jugement entrepris, pour établir la responsabilité du capitaine et des armateurs de l'*Euston*, ne relève à leur encontre ni un vice de construction ni un défaut d'entretien proprement dits, il constate à la charge de ces derniers l'existence, sur leur navire, d'une défectuosité, en apparence peu grave sans doute, mais à laquelle l'expert commis attribue la cause directe de l'accident, à la suite duquel Fidaléo a trouvé la mort, et dont il était possible, par une surveillance plus efficace, d'éviter les déplorables conséquences ;

Sur l'appel incident :

Attendu qu'en l'état de la faute ainsi retenue contre l'armement, mais atténuée cependant dans une certaine mesure par la responsabilité que la Société Générale de transbordements maritimes n'est peut être pas sans avoir encourue, il n'apparaît pas que l'indemnité concédée par la décision critiquée doive être portée à un chiffre supérieur à celui auquel elle a été fixée ; qu'il convient toutefois de laisser à la charge des appelants principaux, même comme supplément de dommages-intérêts, les dépens de l'appel incident, et qu'il échet enfin, en tenant compte du préjudice personnellement éprouvé par la femme et les enfants de Fidaléo, de répartir entre ces derniers le montant des dommages-intérêts à eux alloués dans la proportion qui va être ci-après déterminée ;

Par ces motifs,

Confirme le jugement dont est appel, qui sortira son plein et entier effet, avec cette seule modification, toutefois, que le montant des dommages-intérêts dont les appelants principaux demeurent solidairement tenus, est attribuée à raison de quatre dixièmes à la veuve Fidaléo et de deux dixièmes à chacun des trois enfants de la victime ;

Condamne les appelant principaux à l'amende et aux dépens, tant de l'appel principal que de l'appel incident. »

Digitized by Google

Du 11 février 1903. — 2e chambre. — Prés. : M. Montanari-Revest, prés. ; M. Vulliez, av. gén. ; plaid. : Mes Autran (du barreau de Marseille) et Abram, avocats.

Observation. — I — II. — Voyez le jugement du Tribunal de commerce de Marseille confirmé par le présent arrêt, du 2 août 1902, ce Rec., XVIII, p. 86 et la note.

COUR D'APPEL D'ALGER
26 février 1903

Affrètement à cueillette. Chargement incomplet. Possibilité de résiliation. Nécessité d'une condition expresse. Affrètement. Chargement complété dans d'autres ports. Impossibilité de résiliation. Affrètement partiel ferme. Article 288. Application. — Affrètement. Charte-partie. Tonnage convenu. Cargaison inférieure. Capitaine. Réception. Défaut de protestation. Absence de réserve au connaissement. Article 288. Fret sur le vide. Renonciation. Capitaine. Mention sur le livre de bord. Inefficacité. — Fret sur le vide. Preuve du vide. Charge du capitaine. — Charte-partie. Cargaison de douelles. Clause de livraison le long du bord. Débarquement sur chalands. Dénombrement non effectué. Manquants. Capitaine. Irresponsabilité. — Charte-partie. Clause « fret payable sur poids délivré et reconnu par poids public ». Poids porté au connaissement. Poids délivré supérieur. Clause applicable. — Charte-partie. Débarquement en premier lieu dans un port déterminé. Capitaine. Violation. Absence de clause pénale. Défaut de préjudice. Affréteur. Non lieu à dommages-intérêts. — Offres réelles. Matière maritime. Fret. Inapplication. Destinataire. Fret. Capitaine. Garanties suffisantes. Non lieu à tierce consignation. — Capitaine. Fret sur le vide. Absence de droit. Tierce consignation. Frais à sa charge. — Tierce consignation. Art. 306 C. com. Mainlevée. Tribunal de commerce. Incompétence. Décision au fond. Résultat. Règlement à l'amiable. Exécution. Difficultés. Tribunaux civils. Compétence. — Jugement. Exécution provisoire. Cas non prévus par la loi. Dommages-intérêts. Inapplication. — Dommages-intérêts. Partie exposée à un préjudice. Absence de droit.

Navire : « Galaxidion ».

I. — L'affrètement à cueillette est une convention faite sous la condition que le capitaine trouvera dans un temps

déterminé d'autres affréteurs pour compléter son chargement, faute de quoi la convention sera non avenue. Cette condition ne se présume pas : elle doit être exprimée.

Si donc il a été entendu que le capitaine, après avoir pris une partie de son chargement dans un port, devrait aller le compléter dans d'autres ports, où il ne lui serait pas possible de résilier le contrat en débarquant la marchandise chargée, on se trouve en présence non d'un affrètement à cueillette, mais d'un affrètement partiel ferme, auquel s'applique l'article 288 du Code de commerce.

II. — Constitue une dérogation à l'article 288 et une renonciation au droit d'exiger le fret sur le vide, le fait par le capitaine d'avoir reçu une cargaison inférieure au tonnage convenu dans la charte-partie, sans protestation d'aucune sorte et sans réserve au connaissement par lui délivré.

Toute mention insérée à ce sujet par le capitaine sur son livre de bord est inopposable à l'affréteur.

III. — C'est au capitaine qu'il appartient de faire la preuve du vide sur lequel il réclame le paiement du fret.

IV. — Lorsqu'une cargaison, spécialement une cargaison de douelles, devait être, aux termes de la charte-partie, livrée le long du bord, et que le dénombrement n'en a pas été effectué au moment du déchargement sur chalands, le capitaine cesse d'être responsable des manquants qui pourraient être ultérieurement constatés.

V. — La clause de la charte-partie stipulant que le fret doit être payé sur le poids délivré et reconnu par poids public, s'applique alors même que le poids reconnu est supérieur à celui porté au connaissement.

VI. — La violation par le capitaine de la charte-partie qui l'obligeait à venir débarquer en premier lieu dans un port déterminé, ne saurait, à défaut de stipulation d'une clause pénale, entraîner de condamnation à des dommages-intérêts que si l'affréteur justifie d'un préjudice appréciable.

VII. — La procédure des offres réelles est, d'après les usages commerciaux, inapplicable en matière maritime et spécialement en matière de fret.

Il suffit que le destinaire donne, pour le paiement du fret, des garanties suffisantes au capitaine, pour que celui-

Digitized by Google

ci doive renoncer à réclamer le dépôt des marchandises en mains tierces.

VIII.— Doit supporter les frais de la tierce consignation le capitaine qui l'a provoquée dans le but principal d'avoir paiement du fret sur le vide, auquel il n'avait pas droit.

IX. — Les tribunaux de commerce sont incompétents pour connaître de la demande en mainlevée de la tierce consignation pratiquée en vertu de l'article 306 du Code de commerce.

Mais, en fait, cette mainlevée peut résulter de leur décision au fond et être réglée à l'amiable.

Les difficultés d'exécution sont de la compétence des tribunaux civils.

X. — L'exécution provisoire d'un jugement ne peut être prononcée dans les cas non prévus par la loi.

Ainsi elle ne peut s'appliquer aux dommages-intérêts.

XI. — La partie qui a été seulement exposée à subir un préjudice, en l'espèce à ne pas faire face aux traites tirées sur elle, n'a pas droit à des dommages-intérêts.

Cap. Marlas c. L. A. Millault.

Arrêt

« La Cour,

En fait :

Attendu qu'aux termes de la charte-partie, en date à Alger du 18 septembre 1902, le capitaine Marlas, du vapeur *Hellène Galaxidion*, de la portée de 2.300 tonnes, a frété son navire pour aller à Novorossisk (Russie) charger de 700 à 800 tonnes de douelles et les apporter à Alger pour le compte de Millault, à raison de 19 francs par tonnes de mille kilogs sur poids délivré et reconnu par poids public ; que le vapeur avait la faculté d'escaler à l'aller ou au retour à l'effet de compléter son chargement pour un autre port quelconque de la Méditerranée, mais devait venir décharger à Alger en premier lieu, la cargaison devant être livrée le long du bord ;

Attendu qu'à Novorossisk, le mandataire de Millault a prévenu le capitaine Marlas qu'il ne pouvait charger que 538 tonnes ; que le capitaine, sans autre protestation, s'est borné à mentionner sur son livre de bord que le chargeur promettait de payer le vide pour le plein ; que le connaissement a été signé par lui sans réserve pour 182.910 douelles ;

Attendu qu'ensuite, après s'être rendu à Batoum pour

Digitized by Google

charger des caisses et des bidons de pétrole et être entré dans la Méditerranée, le vapeur *Galaxidion* a fait escale à Philippeville, où il est resté quarante-huit heures et où il a débarqué partie de sa cargaison ;

Attendu qu'à son arrivée à Alger, le 4 novembre, le capitaine Marlas a prévenu l'affréteur qu'il aurait à lui payer le vide pour le plein, soit la différence des 538 tonnes qu'il avait à bord au minimum de 700 tonnes prévu à la charte-partie ; que Millault a répondu qu'il ne payerait le fret que sur le tonnage reconnu au poids public ;

Attendu que, s'appuyant sur cette réponse et sur le refus de payer le fret dû, le capitaine Marlas a présenté requête au Président du Tribunal de commerce pour obtenir, dans les termes de l'article 306 du Code de commerce, le dépôt de la cargaison en mains tierces ; que par ordonnance du 7 novembre, ce magistrat a nommé le sieur Tachet tiers consignataire de la cargaison ;

Attendu que, le 8 novembre, Millault a assigné le capitaine Marlas et le tiers consignataire devant le Tribunal de commerce pour entendre dire qu'il n'y avait pas lieu à tierce consignation, en entendre prononcer la mainlevée, se faire donner acte de ce qu'il était prêt à payer le fret d'après le poids reconnu et de ce qu'il se réservait le droit d'exiger la justification du vide pour le plein ;

Attendu que, le 11 novembre, le capitaine Marlas a, de son côté, assigné Millault en paiement de la somme de 8.250 fr., solde de son fret et des frais de tierce consignation ;

Attendu que le Tribunal de commerce a statué au fond par son jugement du 17 novembre, mais s'est déclaré incompétent pour prononcer sur la demande en mainlevée ; que Millault a alors porté sa demande par voie de requête devant le Président du dit Tribunal qui, à la date du 19 novembre, a rétracté la première ordonnance nommant le tiers consignataire ;

Attendu que la cargaison n'a pas été dénombrée au moment où elle a été livrée le long du bord ; que le nombre des douelles ultérieurement relevé à terre s'est trouvé inférieur à celui porté sur le connaissement ; que le poids constaté a été supérieur aux 538 tonnes indiquées au connaissement ;

I. Sur le fret dû au capitaine :

1° En ce qui concerne la nature du contrat d'affrètement :

Attendu que Millault soutient qu'il ne doit le fret que sur le

Digitized by Google

poids reconnu, parce que la charte-partie du 18 septembre 1902 ne constitue qu'un affrètement à la cueillette ne l'obligeant pas à payer le vide pour le plein, selon l'article 288 du Code de commerce, lequel ne s'applique qu'à l'affrètement partiel ferme ;

Mais attendu que l'affrètement à la cueillette est une convention faite sous la condition que le capitaine trouvera dans un temps déterminé d'autres affréteurs pour compléter son chargement et que, si cette condition ne se réalise pas, la dite convention sera nulle et non avenue ;

Attendu que la condition doit être exprimée ; qu'elle ne se suppose pas ;

Attendu d'ailleurs qu'il est reconnu par Millault qu'après avoir chargé les douelles à Novorossisk, le *Galaxidion* devait aller compléter son chargement dans un port de Crimée, qu'en fait il s'est rendu à Batoum, que, quel que fût le port dans lequel le navire achèverait son chargement, il n'aurait pas été possible au capitaine d'y résilier le contrat d'affrètement et d'y décharger les douelles ; que le contrat d'affrètement partiel était donc ferme ;

2° En ce qui concerne le fret du vide pour le plein :

Attendu que Millault s'était engagé à fournir un poids minimum de 700 tonnes de douelles ; qu'il n'en a chargé que 538 tonnes, et qu'aux termes de l'article 288 du Code de commerce, il doit le fret du vide pour le plein, à moins que les parties n'aient dérogé d'un commun accord aux conventions primitivement fixées par la charte-partie ;

Attendu que le capitaine Marlas, en s'appuyant sur la mention portée à son livre de bord que le chargeur promet de payer le vide pour le plein, soutient qu'il n'y a été apporté aucune dérogation ;

Attendu que cette mention lui est personnelle et ne peut avoir d'effet sur les clauses d'une convention synallagmatique ;

Attendu en outre qu'il est constant que le représentant de Millault, obligé de limiter le chargement à 538 tonnes, en a prévenu le capitaine Marlas et que celui-ci n'a pas protesté soit par sommation, soit par lettre ; que le connaissement qui a définitivement arrêté les conditions du contrat entre les parties, tout au moins en ce qui concerne le poids, ne porte pas davantage l'indication des réserves faites par le capitaine ;

Digitized by Google

que, dans cette situation de fait, il y a lieu de décider que ce dernier a accepté cette dérogation à la clause du contrat ;

Attendu que l'accord des parties sur ce point est justifié par le départ du *Galaxidion* pour Batoum où il avait la possibilité de compléter son chargement ;

Attendu d'ailleurs que, si le capitaine Marlas prétend qu'il avait encore du vide dans ses cales en quittant Batoum, il ne justifie pas cette allégation ; qu'en ne prenant pas les mesures nécessaires pour établir l'existence de ce vide à son départ de Batoum et à son arrivée à Constantinople et à Philippeville, il s'est placé lui-même dans l'impossibilité de prétendre au paiement d'un vide qui n'a peut-être pas existé ;

3° En ce qui concerne le manquant constaté sur le nombre des douelles :

Attendu que Millault prétend qu'il existe un manquant sur le nombre de 182.910 douelles porté au connaissement et qu'il est en droit de retenir la valeur des douelles formant la différence entre ce nombre et la quantité de celles qui ont été dénombrées postérieurement au déchargement ;

Mais attendu que la cargaison devait être, aux termes de la charte-partie, livrée le long du bord ; que le dénombrement n'a pas eu lieu au moment du déchargement sur chaland, mais postérieurement, alors que les douelles étaient déjà à terre et que le capitaine n'en était plus responsable ;

Attendu d'ailleurs qu'il est constant que le poids des douelles délivrées reconnu au poids public, suivant les stipulations de la charte-partie, est sensiblement supérieur à celui porté au connaissement ; que c'est sur ce poids reconnu régulièrement que le fret doit être payé ;

4° En ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés par le capitaine Marlas :

Attendu que le capitaine Marlas se borne à réclamer 2.000 francs de dommages-intérêts pour avoir été exposé à ne pas faire face aux traites tirées sur lui ;

Attendu qu'il résulte de la formule ainsi employée dans les conclusions que Marlas a été exposé à un préjudice, mais qu'il ne l'a réellement pas éprouvé, qu'il n'a donc aucun droit à des dommages-intérêts ;

II. Sur les dommages-intérêts réclamés par Millault :

Attendu qu'il est constant que le capitaine Marlas a violé les clauses de la charte-partie en ne venant pas décharger à

Digitized by Google

Alger en premier lieu et en faisant escale à Philippeville pour décharger du pétrole ;

Mais attendu que la charte-partie ne prévoyait pas de pénalité pour le cas où la clause précitée serait enfreinte ; que Millault ne peut donc demander des dommages-intérêts que dans les termes du droit commun, c'est-à-dire si l'infraction lui a causé un préjudice ;

Attendu que le préjudice allégué n'est pas établi ; qu'un retard de quarante-huit heures qui aurait pu se produire aussi bien par suite des événements de mer, et qui par conséquent, a dû être prévu par Millault, n'a pu lui causer un dommage appréciable ;

Qu'il y a donc lieu de décider qu'il ne lui est pas dû de dommages-intérêts ;

III. Sur la tierce consignation :

1° En ce qui concerne les offres :

Attendu que les usages commerciaux en matière maritime et spécialement en matière de fret ne comportent pas la procédure des offres réelles ; qu'il suffit que le destinataire de la cargaison donne au capitaine pour le paiement du fret des garanties suffisantes pour qu'il renonce à réclamer le dépôt des marchandises en mains tierces ; que d'ailleurs ce dépôt de la cargaison peut avoir pour contre-partie le dépôt du fret en mains tierces comme le proposait Millault ; qu'en l'espèce celui-ci offrait des garanties suffisantes pour le paiement du solde du fret ;

2° En ce qui concerne les frais de la tierce consignation :

Attendu que le capitaine Marlas n'a demandé le dépôt en mains tierces que sur le refus opposé par Millault de payer le fret du vide pour le plein ;

Attendu qu'il vient d'être dit que ce fret n'était pas dû ;

Attendu par suite que la mesure provoquée par le capitaine était inutile et sans objet ; que les frais doivent en rester à sa charge ;

3° En ce qui concerne la mainlevée :

Attendu que, sans qu'il soit besoin de rechercher, sur l'appel du jugement déféré, à quelle juridiction appartient la nomination d'un tiers consignataire, il est constant que la mainlevée de la tierce consignation ne doit pas être prononcée par le tribunal ; qu'en fait cette mainlevée peut résulter de sa décision au fond et être réglée à l'amiable ; que les difficultés d'exécution, s'il s'en présente, sont soumises à la juri-

Digitized by Google

diction des tribunaux civils; que c'est donc à bon droit, quoique pour un motif autre que celui indiqué par le Tribunal, que ce dernier s'est déclaré incompétent pour statuer à cet égard ;

IV. Sur l'exécution provisoire :

Attendu qu'elle ne peut être prononcée dans les cas non prévus par la loi ; qu'elle ne peut s'appliquer aux dommages-intérêts ; qu'elle a donc été à tort ordonnée par les premiers juges pour l'ensemble des condamnations qu'ils ont prononcées ;

Attendu d'ailleurs que le jugement n'a pas été exécuté du chef des dommages-intérêt ni des dépens ;

V. Sur les dépens :

Attendu que le procès actuel a été déterminé par la prétention du capitaine Marlas d'exiger le fret du vide pour le plein, laquelle est jugée mal fondée ; qu'il y a donc lieu, malgré l'infirmation partielle du jugement, de laisser les entiers dépens à sa charge ;

Par ces motifs,

Dit que l'affrètement de 7 à 800 tonnes par Millault constituait un affrètement partiel et non un affrètement à la cueillette ;

Dit que le capitaine Marlas, n'ayant pas protesté soit par lettre soit par réserves sur le connaissement contre le chargement réduit à 538 tonnes, a accepté cette dérogation à la clause de la charte-partie ;

Dit d'ailleurs qu'il n'est pas justifié qu'après la seconde partie de son chargement à Batoum, le *Galaxidion* eût encore du vide dans ses cales ;

Dit que, la marchandise n'ayant pas été dénombrée au moment de la livraison le long du bord, le capitaine Marlas n'est plus responsable du nombre des douelles ;

Dit que le fret sera payé selon le poids reconnu par poids public ;

Dit que Millault ne justifie pas que l'escale de Philippeville lui ait causé un préjudice ;

Dit que Millault a proposé des garanties suffisantes pour le paiement du fret par lui dû ;

Dit que la tierce consignation demandée par le capitaine Marlas n'était pas justifiée et que les frais en doivent rester à sa charge ;

Digitized by Google

Dit que le Tribunal était incompétent pour prononcer la mainlevée de la tierce consignation ;

Dit qu'il n'y avait pas lieu à exécution provisoire en ce qui concerne les dommages-intérêts et les dépens ;

En conséquence,

Infirme le jugement en ce qui concerne la condamnation en 500 francs de dommages-intérêts prononcée contre le capitaine Marlas et dont il est déchargé, et en ce qui concerne l'exécution provisoire qui est rapportée pour les dépens ;

L'émende en ce qui concerne le fret qui sera payé au capitaine Marlas d'après le poids reconnu au poids public ;

Le confirme pour le surplus de ses dispositions ;

Rejette comme autant non recevables que mal fondées toutes autres demandes, fins et conclusions des parties ;

Condamne le capitaine Marlas en tous les dépens ;

Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 26 février 1903. — 2e chambre. — Présid.: M. Laloë, prés.; M. Vandier, av. gén.; plaid. : Mes Joly et Lefebvre, avocats (1).

Observations. — I. — Sur la définition de l'affrètement à cueillette et ses caractères, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 634.

Sur l'article 288 C. com. comp. *ibid.*, n° 803.

II. — Sur les conventions relatives au règlement du fret sur le vide, comp. Marseille, 22 décembre 1899, ce Rec., XV, p. 456 et la note ; Aix, 5 mars 1901, *ibid.*, XVI, p. 771.

Sur la nécessité d'une protestation de la part du capitaine pour se réserver le droit de demander le paiement du fret sur le vide, voyez Dunkerque, 30 janvier 1894, *ibid.*, X, p. 58 ; Marseille, 12 juin 1894, *ibid.*, X, p. 261 et la note; Havre, 7 février 1893, *H.*, 93. 1. 92 ; Havre, 25 juin 1901, *H.*, 1902. 1. 11. Comp. Bruxelles, 19 février 1897, ce Rec., XIII, p. 166 ; Desjardins, t. III, n° 824 ; pour le cas d'affrètement à cueillette, voyez Anvers, 26 janvier 1888, *ibid.*, III, p. 750.

Sur l'impossibilité pour le capitaine d'opposer les mentions portées au livre de bord, voyez Havre, 25 juin 1901, *H*, 1902. 1. 11.

III. — Comp. Rouen, 14 mai 1902, ce Rec., XVIII, p. 298 et la note ; Havre, 7 février 1893, *H.*, 93. 1. 92.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

IV. — Le dénombrement des douelles, qui exige plusieurs jours, est-il possible le long du bord ? Voyez Bruxelles, 10 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 541 ; Anvers, 20 septembre 1897, *ibid*, XIII, p. 562. Comp. Havre, 7 décembre 1886, *ibid.*, II, p. 561 ; Dunkerque, 3 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 46; Douai, 24 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 698 et les notes sous ces décisions.

V. — Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 756. Comp. Douai, 14 juin 1902, *H.*, 1902. 2. 404 ; Gênes, 25 mai 1900, ce Rec., XVI, p. 714.

VI. — Voyez article 295 C. com. Comp. Rouen, 9 mai 1892, ce Rec., VIII, p. 32 ; Marseille, 26 juin 1900, *ibid.*, XVI, p. 64 et la note.

VII. — Voyez conf. Havre, 9 mars 1891, ce Rec., VI, p. 556 et la note ; *contrà* Marseille, 24 septembre 1889, *ibid.*, V, p. 658 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 755.

VIII. — Comp. Marseille, 28 novembre 1881, *M.*, 82. 1. 43.

IX. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel d'Alger rendu dans cette affaire, du 26 février 1903, ce Rec., XVIII, p. 833 et la note.

Le Tribunal de commerce, pour se déclarer incompétent en ce qui concerne la mainlevée de la tierce consignation, s'appuyait sur ce que, cette mesure ayant été ordonnée par le Président, elle ne pouvait être rétractée que sur l'opposition portée devant ce magistrat.

X. — Comp. Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Exécution provisoire*, n°s 231 et suiv.; Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n°s 493 et 494 bis.

XI. — Comp. Fuzier-Herman, *Rép.*, v° *Dommages-intérêts*, n°s 97 et suiv.

Digitized by Google

COUR D'APPEL D'ALGER

26 février 1903

Tribunal de commerce. Président. Art. 417 C. pr. civ. Dispositions non limitatives. Urgence. Débat contradictoire impossible. Compétence. Référé. Décision contradictoire. Incompétence. Fret. Difficultés. Art. 306 C. com. Tierce consignation. Président. Incompétence. Tribunal. Compétence. — Tribunal de commerce. Président. Ordonnance sur requête. Voies de recours. Opposition. Président. Appel. Cour d'appel. Compétence. Tribunal. Incompétence. — Tribunal de commerce. Président. Ordonnance exécutée. Fond. Tribunal saisi. Recours impossible. Cargaison. Tierce consignation. Jugement. Absence de fondement. Frais à la charge du capitaine. Président. Rétractation. Incompétence. — Tierce consignation. Art. 306 C. com. Saisie conservatoire. Analogie. Mainlevée. Tribunal civil. Compétence.

Navire : « Galaxidion ».

I. — Les dispositions de l'article 417 du Code de procédure civile ne sont pas limitatives.

Mais les présidents des tribunaux de commerce ne peuvent rendre sur requête que des décisions relatives aux instances déférées devant leur tribunal et sur des intérêts tellement urgents qu'un débat contradictoire causerait préjudice au demandeur ; ils ne peuvent rendre des décisions en référé, c'est-à-dire contradictoirement et en engageant le fond.

Ainsi le tribunal de commerce est seul compétent, à l'exclusion du président, pour statuer sur les difficultés relatives au paiement du fret et pour apprécier si elles sont de nature à justifier la tierce consignation prévue par l'article 306 du Code de commerce.

II. — Les ordonnances des présidents des tribunaux de commerce rendues sur requête peuvent être attaquées par la voie de l'opposition devant ces magistrats et ensuite par la voie de l'appel devant la cour.

Mais les tribunaux de commerce sont incompétents pour connaître des recours contre ces ordonnances.

III. — Le recours devant le président ne peut plus être

exercé lorsque l'ordonnance a été exécutée et le fond soumis au tribunal.

A fortiori le président ne peut pas rapporter son ordonnance, quand le tribunal a statué sur le fond.

Ainsi, lorsque le tribunal, ayant apprécié le dépôt d'une cargaison en mains tierces autorisé par ordonnance du président, a décidé qu'il n'était pas justifié et en a mis les frais à la charge du capitaine tout en se déclarant incompétent pour en ordonner la mainlevée, le président n'en est pas moins lui-même incompétent pour rapporter l'ordonnance autorisant le dépôt

IV. — La tierce consignation prévue par l'article 306 du Code de commerce est analogue à la saisie conservatoire dont elle produit les effets : la mainlevée de ces deux mesures ne relève que de la compétence des tribunaux civils.

CAP. MARLAS c. L. A. MILLAULT.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que l'appel est régulier et recevable en la forme ;

Attendu que Tachet, ès qualités, demande acte de ce qu'il déclare s'en rapporter à justice ;

En fait :

Attendu que, dans les circonstances de fait indiquées dans un précédent arrêt de ce jour, le capitaine Marlas, du navire *Hellène Galaxidion*. a, le 7 novembre 1902, présenté requête au Président du Tribunal de commerce d'Alger pour obtenir le dépôt en mains tierces du chargement de douelles qu'il avait transporté de Novorossisk à Alger pour le compte de Millault ; que, par ordonnance du même jour, le Président a autorisé ce dépôt et désigné Tachet comme tiers consignataire ;

Attendu que, le 8 novembre, Millault a assigné le capitaine Marlas et Tachet devant le Tribunal de commerce pour entendre dire qu'il n'y avait pas lieu à dépôt en mains tierces, pour en voir prononcer la mainlevée et pour voir statuer au fond sur les contestations existant entre le capitaine Marlas et le destinataire sur le fret à payer ;

Attendu que le Tribunal de commerce a statué au fond par jugement du 17 novembre, mais s'est déclaré incompétent pour prononcer la mainlevée ; que Millault a alors porté sa demande par voie de requête devant le Président du dit Tri-

Digitized by Google

bunal qui, le 18 novembre, statuant en référé, s'est déclaré compétent et a rétracté son ordonnance du 7 novembre, portant que la cargaison serait déposée en mains tierces ;

Au fond :

Attendu que, si les dispositions de l'article 417 du Code de procédure civile relatives aux pouvoirs des présidents des tribunaux de commerce ne sont pas strictement limitatives, il est cependant certain que ces magistrats ne peuvent rendre sur requête que des décisions relatives aux instances déférées à leur tribunal et sur des intérêts tellement pressants qu'un débat contradictoire causerait préjudice au demandeur ; qu'il en est ainsi de l'autorisation de procéder à une saisie conservatoire et d'assigner d'heure à heure ;

Attendu que la possibilité de saisir le tribunal d'heure à heure, au moyen de cette autorisation et même sans autorisation dans les affaires maritimes, ce qui permet à cette juridiction de statuer sur le champ, s'oppose à ce que son président rende des décisions en référé, c'est-à-dire contradictoirement et en engageant le fond ; qu'en effet, le juge des référés, qui n'est en réalité que le délégué du tribunal, n'est appelé à statuer en cette qualité que vu l'urgence et à raison de l'impossibilité de réunir et de saisir immédiatement le tribunal ; que, cette impossibilité, certaine pour le tribunal civil, n'existant pas pour le tribunal de commerce, celui-ci peut et doit statuer dans les cas d'urgence directement et sans délégation ;

Attendu qu'il en est ainsi pour le dépôt en mains tierces ; que le tribunal appelé à juger les difficultés élevées entre les parties sur le paiement du fret doit seul apprécier si elles sont ou non de nature à justifier la mesure prévue par l'article 306 du Code de commerce ;

Attendu que c'est donc à tort que le capitaine Marlas a saisi le Président du Tribunal de commerce d'Alger, qui n'était pas compétent pour ordonner le dépôt en mains tierces du chargement de douelles ;

Attendu, d'autre part, qu'il est constant que les ordonnances du président du tribunal de commerce, rendues sur requête, peuvent être attaquées par la voie de l'opposition devant ce magistrat et ensuite par la voie de l'appel devant la juridiction supérieure et que le tribunal qu'il préside ne doit pas juger lui-même le recours dont les dites ordonnances sont l'objet ;

Digitized by Google

Mais attendu que ce recours ne peut plus être exercé quand l'ordonnance rendue par le président a été exécutée et que le fond a été soumis au tribunal ; que celui-ci ne peut en effet être dessaisi par une nouvelle ordonnance de son président; qu'à plus forte raison ce dernier magistrat ne peut rapporter une ordonnance quand le tribunal a statué sur le fond ;

Attendu que, le Tribunal ayant apprécié la demande de dépôt en mains tierces, décidé qu'elle n'était pas fondée et mis les frais à la charge du capitaine qui l'avait formée, le Président était, à ce point de vue encore, incompétent pour rapporter l'ordonnance par laquelle il avait prescrit le dépôt ;

Attendu enfin que le dépôt de la cargaison en mains tierces est analogue à la saisie conservatoire dont il produit tous les effets ;

Attendu que les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements ; que les contestations élevées sur l'exécution de leurs décisions sont portées devant les tribunaux de première instance ; qu'il en est ainsi pour la mainlevée des saisies conservatoires autorisées par le président du tribunal de commerce ; qu'il en doit être de même pour le dépôt en mains tierces lorsque le jugement sur le fond ne permet pas de la régler amiablement et que des difficultés sont soulevées sur le point de savoir s'il y a lieu ou non d'en prononcer la mainlevée ;

Attendu qu'à raison de cette troisième considération, le Président du Tribunal de commerce était encore incompétent pour prononcer la mainlevée contestée par le capitaine Marlas ;

Attendu qu'il y a donc lieu d'annuler l'ordonnance du 19 novembre comme rendue par un magistrat incompétent ;

Attendu que la cause est en état et qu'il y a lieu pour la Cour d'évoquer le fond ;

Attendu qu'aux termes du précédent arrêt qu'elle vient de rendre, la tierce consignation provoquée par le capitaine Marlas n'était pas justifiée ; qu'il y a donc lieu d'en prononcer la mainlevée ;

Attendu que, malgré l'annulation prononcée sur l'appel du capitaine Marlas, celui-ci doit supporter tous les frais puisqu'ils ont été causés par une demande qu'il a portée lui-même devant un magistrat incompétent et qui, en outre, n'était pas fondée ;

Digitized by Google

Par ces motifs,
Reçoit en la forme l'appel du capitaine Marlas ;
Donne acte à Tachet, ès qualités, de ce qu'il s'en rapporte à justice ;
Dit que le Président du Tribunal de commerce d'Alger n'était pas compétent pour autoriser par ordonnance sur requête le dépôt en mains tierces du chargement du *Galaxidion ;*
Dit qu'il n'était pas compétent pour rapporter la dite ordonnance après son exécution ;
Annule, en conséquence, l'ordonnance du 19 novembre par laquelle il a rapporté celle du 7 novembre ;
Evoquant le fond,
Prononce la mainlevée du dépôt en mains tierces ;
Rejette toutes autres demandes, fins et conclusions des parties comme autant non recevables que mal fondées ;
Condamne le capitaine Marlas aux dépens ;
Ordonne la restitution de l'amende. »

Du 26 février 1903. — 2e chambre. — Prés. : M. Laloë, présid. ; M. Vaudier, av. gén. ; plaid. : Mes Joly et Lefebvre, avocats (1).

Observations. — I. — Comp. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. I, n° 419 *bis* ; Cassation, 1er décembre 1880, *Sirey*, 81. 1. 147, *M.*, 82. 2. 91.
Sur la compétence exclusive du tribunal de commerce pour ordonner le dépôt en mains tierces, voyez conf. Gand, 14 novembre 1900, ce Rec., XVI, p. 868 et la doctrine française en note. Comp. Cassation, 24 octobre 1900, *ibid.*, XVI, p. 468 et la note.
II. — Sur l'opposition et l'appel des ordonnances du président du tribunal de commerce, voyez conf. Douai, 21 janvier 1884, *Dalloz*, 87. 2. 17 et la note ; Marseille, 23 juin 1887, *M.*, 87. 1. 241 ; Aix, 3 mars 1871, *M.*, 71. 1. 110 ; en sens contraire, voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. I, n° 419 ; Aix, 12 juin 1877, *M*, 78. 1. 7.
Sur l'incompétence du tribunal de commerce pour connaître de ces recours, voyez Rouen, 16 février 1885, *M.*, 86. 2. 92.

(1) Communication de Me Lefebvre, avocat à Alger.

Digitized by Google

III. — Sur la possibilité pour le tribunal de commerce de statuer sur les réparations dues pour une saisie-arrêt ou autre mesure illégale, malgré son incompétence pour en ordonner la mainlevée, voyez Marseille, 22 février 1895, *M.*, 95. 1. 161 ; 2 mars 1899, *M.*, 99. 1. 229 ; 6 juin 1900, *M.*, 1900. 1. 289. Comp Marseille, 28 novembre 1881, *M.*, 82. 1. 43.

IV. — Voyez dans ce sens Cassation, 11 novembre 1885, *Dalloz*, 86. 1. 68 ; Tunis, 5 octobre 1893, ce Rec., IX. p. 84 ; Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. I, n° 419. Comp. Havre, 16 octobre 1894, *H.*, 94. 1. 29.

Voyez l'arrêt de la Cour d'appel d'Alger rendu dans cette affaire, du 26 février 1903, ce Rec., XVIII, p. 823.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE DUNKERQUE

25 mars 1902

Abordage. Chômage. Indemnité. Calcul. Jauge nette. Gens de mer. Salaires. Charbon, huiles. Menus frais du capitaine. Indemnité non due. Abordage dans le port. Réparations définitives possibles. Chômage. Indemnité. Réparations provisoires Chômage. Absence de droit à indemnité. Courtier. Conseil du capitaine. Honoraires. Impossibilité de les comprendre dans l'indemnité. Expertise. Débarquement nécessaire. Réembarquement. Frais. Paiement. Taux de la place.

Navires : « Ida » et « Isabelle ».

Les dommages-intérêts dus pour un abordage comprennent une indemnité de chômage qui doit être calculée à raison de 0 fr. 75 par tonneau de jauge nette et par jour.

Mais les salaires des mécaniciens et hommes du bord, les dépenses de charbon et d'huile et les menus frais du capitaine ne peuvent être réclamés en dehors de l'indemnité de chômage, avec laquelle ils feraient double emploi.

Si les réparations nécessitées par l'abordage peuvent être faites au port où a eu lieu la collision, l'abordé n'a pas le droit de réclamer cumulativement une indemnité de chômage pour la durée des réparations provisoires et des réparations définitives.

L'indemnité d'abordage ne doit pas comprendre les honoraires dus au courtier qui a agi comme conseil et auxiliaire du capitaine dans le règlement de l'abordage.

Digitized by Google

Les frais de débarquement et de réembarquement des marchandises opérés pour rendre possible une expertise doivent être payés à l'abordé au taux de la place.

CAP. RINGEN C. CAP. ALBOUY.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'une somme de 3.237 fr. 85 est en dehors de la discussion ;

Attendu que cette somme comprend l'estimation des avaries et le coût des réparations provisoires, les frais d'expertise et d'huissier, de garde-feu et canot d'aide, de consulat, d'honoraires d'avocats, de saisie et de cautionnement ;

Quant aux dépenses discutées :

Attendu tout d'abord que l'intervention de Legros et Kraemer était nécessaire pour les formalités en douane et la surveillance des opérations ;

Attendu que leur compte est justifié sauf rectification : d'abord en ce qui concerne les frais de prise en cale et mise sous palan, prise sous palan et mise sur camion, prise sur camion et mise à terre ;

Attendu que ces frais doivent être ramenés du prix de 2 fr. 50 à celui de 1 fr. 50 conforme à l'usage ;

Quant à la prise à terre et réembarquement des mêmes sucres :

Attendu que le prix d'usage est de 2 fr. par tonneau ;

Attendu que de ce chef il y a lieu de déduire du compte 425 fr. plus 212 fr. 50, ensemble 637 fr. 50 ;

Attendu que le camionnage par rapprochement porté à 0 fr. 75, doit être ramené au prix d'usage de 0 fr. 50, d'où une réduction de 214 fr. 75 pour les deux transports ;

Quant à la couverture sur quai :

Attendu que, par application du tarif, le prix ne saurait excéder 0 fr. 25 au tonneau, d'où une réduction de 107 fr. 30 ;

Quant à la commission de Legros et Kraemer :

Attendu qu'elle doit être dans l'espèce présente ramenée à 0 fr. 75 au lieu de 1 fr les 1.000 kgs, soit une réduction de 107 fr. 30. ensemble 1.066 fr. 75, ce qui établit à la somme de 2.757 fr. 90 le montant du compte Legros et Kraemer ;

Quant aux dépenses de charbon, d'huile, de travail des mécaniciens et hommes du bord, ensemble 897 fr. 30 :

Attendu que cette somme, si elle était admise, ferait dou-

Digitized by Google

ble emploi avec l'indemnité de chômage ; qu'elle reste à la charge du navire qui doit fournir tous ses moyens d'existence ;

Attendu que les mêmes motifs s'appliquent aux menus frais du capitaine pour voitures et frais extraordinaires à terre pendant la durée de l'avarie ;

Qu'en conséquence la somme de 180 fr. 70 et celle de 47 fr. pour frais de voiture doivent être rejetées du compte ;

Attendu que la somme de 239 fr. 55 pour télégrammes doit être réduite à 100 fr., somme suffisante pour tenir les armateurs au courant des événements ;

Attendu qu'il ressort du libellé de la réclamation de M. Parisis qu'il a agi dans l'espèce actuelle comme conseil du capitaine et comme son auxiliaire connaissant la place de Dunkerque et en relation avec tous les intéressés ;

Attendu, en conséquence, que ses services doivent être payés par le capitaine de l'*Ida* et ne peuvent être mis à la charge du capitaine de l'*Isabelle* ;

Attendu que le capitaine Ringen réclame une indemnité pour 16 jours de chômage, dont 6 jours pour les réparations et 10 jours au port de Dunkerque finissant le mardi 7 janvier ;

Attendu qu'il y a une erreur d'un demi-jour sur le commencement du chômage, erreur reconnue par le capitaine ;

Qu'en second lieu, il restait, au moment de l'abordage, encore à mettre à bord une quantité de marchandises nécessitant un demi-jour, soit ensemble un jour entier ;

Attendu d'autre part que, d'après la nature même des avaries et l'endroit où elles s'étaient produites, il était possible d'effectuer à Dunkerque les réparations définitives, en prenant les précautions nécessaires sans occasionner de ce chef aucuns frais supplémentaires de manipulation de marchandises ;

Attendu en conséquence qu'il n'y a pas lieu de tenir compte du temps employé à Dunkerque pour les réparations provisoires ;

Qu'il y a donc lieu de ce chef d'ajouter 7 jours seulement dépensés à Dunkerque du 29 décembre 1901 au 4 janvier 1902 plus les 6 jours alloués par les experts pour les réparations ;

Attendu, par suite, que l'indemnité de chômage doit être réduite à 13 jours ;

Quant au chiffre de cette indemnité :

Digitized by Google

Attendu qu'en l'espèce il doit être fixé à o fr. 75 par tonneau de jauge nette, soit 7.983 fr. 10 ;

Attendu que, moyennant la réduction totale de 8.448 fr. 60, la demande justifiée est fixée au chiffre de 14.068 fr. 85 ;

Par ces motifs,

Condamne le capitaine Albouy à payer au capitaine Ringen, avec intérêts judiciaires et dépens, la somme de 14.068 fr. 85, en réparation du préjudice causé à l'*Ida* par l'*Isabelle.* »

Du 25 mars 1902. — Prés. : M. Ladureau, prés. ; plaid. : Mes Desnan et Bultheel, avocats (1).

Observation. — Sur la fixation de l'indemnité de chômage, voyez conf. Havre, 12 juillet 1898, ce Rec., XIV, p. 81 ; Nantes, 24 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 126 et les notes sous ces décisions. Cette indemnité doit-elle être calculée d'après le tarif des surestaries ou d'après le préjudice réellement éprouvé ? Voyez en sens divers Rouen, 14 août 1899, *ibid.*, XV, p. 117 ; Nantes, 3 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 121 et les notes ; Tables générales, v° *Abordage*, nos 200 et suiv.

Sur les diverses indemnités dues au navire abordé, comp. Saint-Nazaire, 21 novembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 332 ; Anvers, 19 septembre 1895, *ibid.*, XII, p. 197 ; Naples, 5 juin 1899, *ibid.*, XV, p. 524 ; Dunkerque, 16 avril 1901, *H.*, 1901.2.75. Sur les honoraires dus aux conseils, comp. les décisions en matière de règlement d'avaries, Tables du Havre, 1875-85, v° *Avaries grosses*, nos 53, 54, 63.

(1) Communication de Me Bultheel, avocat à Dunkerque.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

19 février 1902

Affrètement. Capitaine. Conventions entre vendeur et acheteur. Inopposabilité. Destinataire. Indemnité due par son vendeur. Impossibilité de la retenir sur le fret. Règlement entre capitaine et vendeur-affréteur. Contrat de vente. Inopposabilité. Capitaine. Indemnité pour excès de sciage des bois chargés. Calcul. Valeur marchande. Diminution. — Charte-partie. Arrimage. Capitaine. Bois. 10 0/0 de sciage Autorisation. Buches et bouts compris dans les 10 0/0. — Charte-partie. Clause relative au sciage des bois pour l'arrimage. Interprétation. Clause de délivrance suivant les usages du port de destination. Inapplication. — Arrimage. Chargement défectueux. Capitaine. Réserves auprès du chargeur ou dès l'arrivée à destination. Défaut de réserves. Sciage exagéré. Responsabilité. Atténuation. — Affrètement. Chargement. Défectuosité. Preuve. Chargement inférieur à la jauge du navire. Usage. Chargement supérieur.

Navire : « Zanrak ».

I. — Les conventions intervenues entre le vendeur et l'acheteur en dehors du contrat d'affrètement ne peuvent être opposées au capitaine ; le destinataire ne peut donc retenir sur le fret l'indemnité qui lui est due par son vendeur.

Ces conventions ne peuvent pas davantage servir de base au règlement qui intervient entre le capitaine et le vendeur, affréteur du navire ; l'indemnité due à ce dernier par le capitaine pour excès de sciage des bois chargés doit donc être exclusivement calculée d'après la diminution de valeur marchande du chargement.

II. — Lorsqu'aux termes de la charte-partie, le capitaine est autorisé à scier 10 0/0 des bois chargés, pour les besoins de l'arrimage, il faut comprendre dans les 10 0/0 aussi bien les buches que les branches ou bouts, c'est-à-dire tout morceau présentant des marques de sciage.

III. — La clause de la charte-partie relative à la délivrance du chargement suivant les usages du port de destination ne s'applique pas lorsqu'il s'agit d'interpréter la

Digitized by Google

clause autorisant le capitaine à procéder au sciage du chargement.

IV. — Le capitaine, obligé de procéder, pour les besoins de l'arrimage, à un sciage exagéré des bois chargés, nécessité par la composition défectueuse du chargement, doit faire des réserves, soit auprès des chargeurs, soit dès son arrivée à destination.

Faute de ce faire, la responsabilité qu'il encourt pour un excès de sciage ne peut être qu'atténuée et non supprimée du fait de la composition défectueuse du chargement.

V. — La preuve de la défectuosité du chargement résulte suffisamment de ce fait que le navire n'a pu prendre qu'un chargement inférieur à sa jauge, les navires obtenant d'ordinaire un rendement supérieur à leur jauge.

CAP. MATHIESEN C. COEZ LANGLOIS ET Cie ET E. DE PASS ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que le capitaine Mathiesen, commandant le navire norvégien *Zanrak*, a, par exploit en date du 8 juin 1901, assigné Coez Langlois et Cie, négociants, demeurant au Havre, pour s'entendre condamner à lui payer la somme de 757 fr. 90 retenue par eux sur le fret, en réparation du préjudice résultant d'un excès de sciage des bois composant le chargement ;

Attendu que, par exploit en date du 9 novembre 1901, E. de Pass et Cie, négociants, demeurant à Londres ont assigné le capitaine Mathiesen, pour les voir recevoir intervenants dans l'instance existant entre lui et Coez Langlois et Cie, en leur qualité d'affréteurs du navire *Zanrak*, pour qu'il s'entende, le dit capitaine, déclarer responsable des conséquences du sciage indu de la cargaison et condamner à leur rembourser la somme de 757 fr. 90 retenue sur le fret pour leur compte par Coez Langlois et Cie, s'entendre en outre condamner à leur payer la somme de 1.600 fr. en réparation du préjudice causé par ses agissements tant antérieurs que postérieurs au procès, ainsi qu'aux intérêts de droit et aux dépens ;

Attendu que cette affaire a été renvoyée devant expert, et que le rapport a été déposé au Greffe de ce Tribunal ;

Vu le rapport ;

Attendu que la somme réclamée au capitaine Mathiesen

Digitized by Google

par E. de Pass et Cie représente le montant de l'indemnité que ces derniers ont eu à payer aux réclamateurs du chargement de bois du navire *Zanrak,* en vertu de contrats passés entre eux et leurs acheteurs, lesquels stipulaient un minimum de raie pour la ressortie des bois et déterminaient, dans le cas où la raie serait inférieure à celle prévue au contrat, les indemnités en bonifications qui seraient allouées aux acheteurs ;

Attendu que ces conventions spéciales faites en dehors du contrat d'affrètement ne sauraient être opposées au capitaine ni servir de base au règlement qui peut intervenir entre lui et E. de Pass et Cie ;

Que c'est donc tout à fait arbitrairement que Coez Langlois et Cie ont retenu sur le fret une somme représentant l'indemnité qui leur est due par E. de Pass et Cie, en vertu de leurs conventions particulières ;

Attendu que les clauses de la charte-partie font la loi des parties et que le capitaine Mathiesen ne saurait être responsable que du préjudice résultant de l'inobservation des dites clauses ;

Attendu qu'il y a lieu d'examiner si le capitaine du navire *Zanrak* a violé les clauses de sa charte-partie en procédant à un sciage exagéré des bois composant le chargement du dit navire et de déterminer le préjudice qui a pu en résulter par suite de la diminution de la valeur marchande des bois ;

Attendu qu'il est stipulé dans la charte-partie :

1° Que le capitaine est autorisé à scier 10 o/o de bois, mais pas plus court que 3 pieds ;

2° Que le chargement sera délivré suivant les usages du port de décharge pour le commerce des bois de campêche ;

Attendu que les parties sont en désaccord sur l'interprétation qu'il convient de donner à ces clauses ;

Attendu que E. de Pass et Cie soutiennent que par bois sciés on doit entendre toute partie de bois, bûche ou branche, présentant des traces de scie ;

Qu'alors même qu'il pourrait y avoir contestation sur ce point, la charte-partie étant muette à cet égard, cette interprétation s'impose, puisque l'usage du Havre, en matière de commerce de bois de campêche, auquel le capitaine a accepté de se soumettre, est de comprendre parmi les bois sciés tout morceau quel qu'il soit présentant des marques de sciage ;

Attendu que, de son côté, le capitaine Mathiesen prétend que, pour prendre le poids des bois sciés, il faut écarter les

Digitized by Google

buches et ne retenir que les bouts ou branches retranchés et qu'en opérant de cette manière, la quantité de bois sciés par lui est, d'après les constatations mêmes de l'expert, d'environ 12 o/o ;

Qu'en outre la clause de la charte-partie relative à la délivrance du chargement suivant les usages du port de décharge, ne se rapporte qu'aux opérations mêmes du débarquement et non à la manière dont devra s'entendre la clause l'autorisant à procéder au sciage de 10 o/o du chargement ;

Que, dans ces conditions, il se borne à offrir de payer la bonification d'usage de 5 o/o pour les bois sciés au-dessous de 3 pieds ;

Attendu qu'en présence des affirmations contraires des parties et à défaut de précédents et d'usages nettement établis en la matière, il y a lieu, pour l'appréciation de ce que l'on doit entendre par bois sciés, de s'en tenir aux termes mêmes de la clause de la charte-partie fixant à 10 o/o la partie du chargement que le capitaine aura le droit de faire scier pour les besoins de l'arrimage et de comprendre dans les 10 o/o aussi bien les buches que les branches ou bouts, c'est-à-dire tout morceau ayant des marques de sciage ;

Qu'en effet cette stipulation a pour objet d'éviter que le capitaine puisse, par un sciage exagéré fait sans mesure et dans l'unique but de réaliser un fret plus important, dénaturer le chargement et diminuer sa valeur marchande par un abaissement de la raie ;

Attendu que la clause de la charte-partie relative à la délivrance de la marchandise conformément aux usages du port de décharge est sans intérêt dans le débat ;

Qu'elle n'a d'autre portée que de déterminer les conditions dans lesquelles devront s'effectuer les opérations du déchargement ;

Attendu qu'étant admise l'interprétation qui doit être donnée aux clauses de la charte-partie, il est établi, par les constatations de l'expert nommé à cet effet, que le capitaine du navire *Zanrak* a procédé à un sciage exagéré s'élevant à 50 o/o de son chargement ;

Attendu toutefois que l'expert a reconnu que le capitaine avait été pour ainsi dire contraint, par suite de la nature du chargement qui était tout à fait défectueux et absolument impropre à l'arrimage, de faire procéder au sciage des bois dans une très forte proportion ;

Digitized by Google

Que, faute d'agir ainsi, l'arrimage n'eût pu se faire dans des conditions convenables pour la sécurité du navire ;

Que d'ailleurs la preuve de la défectuosité du chargement se trouve dans ce fait que le navire dont la jauge est de 565 tonneaux n'a pu charger que 562 tonneaux dont 41 tonneaux sur le pont, alors que tous les navires obtiennent un rendement sensiblement supérieur à leur jauge ;

Mais attendu que, si ces constatations sont de nature à atténuer dans une certaine mesure la responsabilité du capitaine, elles ne sauraient pourtant le décharger complètement ;

Qu'il appartenait en effet au capitaine du navire *Zanrak* de faire, soit auprès des chargeurs, soit immédiatement à son arrivée au Havre, toute réserve ou protestation qu'il pouvait juger convenable quant à la compositon défectueuse du chargement qui lui avait été livré, ce qu'il a négligé de faire ;

Attendu qu'ainsi qu'il a été dit plus haut, l'estimation du préjudice doit être basée sur la diminution de la valeur marchande du chargement ;

Que, dans l'espèce, d'après les constatations de l'expert, cette valeur n'a pas été sensiblement diminuée et qu'il sera fait bonne justice en accordant à E. de Pass et Cie la somme de 200 fr. à titre d'indemnité pour sciage exagéré de la cargaison ;

Par ces motifs,

Reçoit E. de Pass et Cie intervenants dans l'instance pendante entre le capitaine Mathiesen et Coez Langlois et Cie, joint leur action en dommages-intérêts à la demande du capitaine Mathiesen en paiement du solde de son fret ;

Dit et juge que le capitaine Mathiesen est bien fondé dans son action et condamne Coez Langlois et Cie à lui payer la somme de 757 fr. 90 pour solde de fret ;

Sur l'action en dommages-intérêts de E. de Pass et Cie contre le capitaine Mathiesen :

Donne acte au capitaine Mathiesen de son obéissance de payer à E. de Pass et Cie la bonification d'usage de 5 o/o pour les bois sciés au-dessous de 3 pieds ; sur ce point déclare cette offre suffisante à charge d'être réalisée ; mais condamne en outre le dit capitaine Mathiesen à payer à E. de Pass et Cie la somme de 200 fr. à titre d'indemnité, pour excès de sciage du chargement de campêche du navire *Zanrak* ;

Déboute de Pass et Cie de leur demande en 1.600 fr. de dommages-intérêts, et, vu les offres faites par Coez Langlois

Digitized by Google

et Cie de payer le solde de fret entre les mains de qui il sera par justice ordonné, condamne le capitaine Mathiesen en tous les dépens. »

Du 19 février 1902. — Prés. : M. Lafaurie ; plaid. : Mes Roussel et de Grandmaison, avocats (1).

Observations. — Le Tribunal de commerce a rendu, à la même date, un jugement identique sur les trois premiers points, dans une affaire analogue (cap. Olsen c. E. Dubosc et de Pass et Cie, navire *Iona*).

I. — Sur l'impossibilité d'opposer au capitaine les conventions entre vendeur et acheteur, voyez Rochefort, 27 mai 1893, ce Rec., IX, p. 42 ; Havre, 28 mars 1899, *ibid.*, XV, p. 424 et la note ; Fécamp, 5 juin 1901, *ibid.*, XVII, p. 66. Comp. Rouen, 7 août 1896, *ibid.*, XII, p. 478 et la note.

Comp. pour le cas où le destinataire, créancier du capitaine, retient le fret, Rouen, 15 juillet 1891, *ibid.*, VII, p. 140 ; Marseille, 13 juillet 1898, *ibid.*, XIV, p. 382.

III. — Comp. Havre, 26 février 1896, ce Rec., XI, p. 758.

II — IV. — Il a été jugé que l'armateur à qui l'on fournit un chargement de bois d'une longueur anormale a droit à un supplément de fret, ou qu'il n'est pas responsable d'un vice d'arrimage qui en résulte et qui l'empêche de transporter la quantité convenue. Voyez Bordeaux, 7 mars 1894, ce Rec., X, p. 186 ; Anvers, 2 mai 1887, *ibid.*, III, p. 465 et les notes. Mais le capitaine peut-il procéder sans autorisation au sciage ? Le Tribunal de commerce de Marseille a admis que le capitaine pouvait scier le dixième de la cargaison pour les nécessités de l'arrimage. Voyez Marseille, 14 avril 1858, *H.*, 58.2.192. Comp. les solutions données en cas de coupage de balles : voyez Tribunal supérieur hanséatique, 6 novembre 1888, ce Rec., V, p. 249 ; Tribunal de l'Empire allemand, 6 février 1889, *ibid.*, V, p. 677.

V. — Comp. Anvers, 19 août 1895, ce Rec., XI, p. 642.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

23 décembre 1902

Fret. Connaissement. Clause : « Paiement sur le poids embarqué. Poids déclaré par le chargeur ». Sens. Présomption d'identité de poids. Preuve d'une erreur. Débarquement. Excédent considérable. Absence de fortune de mer. Preuve de l'erreur. Fret. Règlement. Poids reconnu au débarquement. — Destinataire. Droits et obligations du chargeur. Termes du connaissement. Chargeur. Déclaration de poids inexacte. Fret payable sur le poids reconnu au débarquement. Excédent. Fret. Destinataire. Paiement. Obligation.

Navire : « Monbassa ».

I. — Lorsque, aux termes du connaissement, le fret doit être payé « sur le poids brut réellement embarqué (on actual gross weight shipped) » *et que, d'autre part, il est indiqué que le poids figurant au connaissement est celui qui a été déclaré par le chargeur, cette clause emporte présomption d'identité entre le poids déclaré et le poids réellement embarqué ; mais cette présomption peut être détruite par la preuve d'une erreur dans la déclaration. Or si, en l'absence de fortune de mer, un excédent considérable est constaté au débarquement, ce fait à lui seul constitue la preuve d'une erreur dans la déclaration du chargeur ; dès lors le fret doit être réglé sur le poids reconnu au débarquement.*

II. — Le destinataire est aux droits du chargeur et il est tenu de ses obligations dans les termes du connaissement.

En conséquence, si, la preuve d'une déclaration inexacte de poids de la part du chargeur étant faite, il en résulte que le fret doit être réglé sur le poids reconnu au débarquement, le destinataire ne peut arguer de cette qualité pour se dispenser de payer le fret sur l'excédent constaté.

MAC LEAN ET MAC INTYRE c. MIGRAINE.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, la douane ayant fait procéder au pesage des bois de pitchpin en lames dont Migraine était réclamateur au débarquement du steamer *Monbassa* venu de New-Orléans

au Havre, il a été constaté que le poids total de ces bois s'élevait à 96.468 kgs, tandis que les connaissements n'indiquaient qu'un poids de 166.068 livres, soit 75.400 kgs ;

Attendu que Mac Lean et Mac Intyre, armateurs du steamer *Monbassa*, demandent le payement du fret sur le poids total de 96.468 kgs, tandis que Migraine prétend régler sur le poids porté au connaissement ;

Attendu que le connaissement ne stipule pas que le fret sera payé « sur le poids indiqué » ou « sur le poids de facture », mais « on actual gross weight shipped », c'est-à-dire sur le poids brut réellement embarqué ; qu'en même temps il est indiqué que le poids qui figure au connaissement est celui qui a été déclaré par le chargeur ;

Attendu que la commune intention de l'affréteur et du capitaine a donc été de régler le fret non pas sur un poids qu'elles étaient d'accord pour accepter, comme le prétend Migraine, mais sur le poids qui aurait été réellement embarqué ;

Attendu que sans doute, en l'existence d'une pareille clause, il y a présomption que les poids indiqués au connaissement sont ceux qui ont été chargés. mais que cette présomption peut être combattue par la preuve d'une erreur manifeste ; que cette preuve ne serait pas faite s'il n'existait qu'un léger excédent pouvant être attribué à une cause postérieure à l'embarquement, mais que, lorsqu'il s'agit, comme dans l'espèce, d'une différence de 28 o/o environ, un pareil excédent ne peut évidemment, en l'absence de toute fortune de mer, résulter que d'une déclaration erronée ; que le poids déclaré n'est donc pas le poids réellement embarqué sur lequel il a été convenu que le fret serait réglé et que, dès lors, le règlement doit se faire sur le poids qui a été constaté au débarquement ;

Attendu qu'en vain Migraine, arguant de sa qualité de réclamateur, voudrait prétendre qu'il ne saurait être responsable d'une déclaration inexacte de l'expéditeur auquel le capitaine a fait confiance à ses risques et périls, s'il n'a pas contrôlé le poids déclaré ;

Attendu que le réclamateur est aux droits du chargeur et tenu de ses obligations dans les termes indiqués au connaissement ; qu'il résulte précisément des termes des connaissements que le fret devait être payé, non sur le poids déclaré par le chargeur et non accepté par le capitaine, mais sur le poids réellement embarqué ; que Migraine était ainsi prévenu

Digitized by Google

qu'il pourrait avoir éventuellement un fret supplémentaire à payer ;

Attendu d'ailleurs, en fait, qu'il est de notoriété qu'un stère de lames de pitchpin des Etats-Unis pèse environ 800 kgs, poids admis par la douane ;

Que, d'après les poids indiqués aux connaissements, les bois dont Migraine était réclamateur n'auraient pesé que 700 kgs par stère ; qu'un poids aussi faible n'est pas admissible et que le simple examen de sa facture lui permettait de reconnaître que les poids déclarés par l'expéditeur ne pouvaient pas être exacts ;

Attendu enfin que Migraine n'allègue même pas que la douane ait procédé arrière de lui au pesage des bois ; qu'il importe peu que le représentant du navire n'ait pas assisté à cette opération ; que le poids reconnu ne saurait être et n'est pas contesté et que, du moment que, par un moyen quelconque de preuve, il est établi que le navire a porté un poids supérieur à celui qui avait été déclaré, le fret supplémentaire lui est dû ;

Par ces motifs,

Dit à bon droit l'action de Mac Lean et Mac Intyre ;

Condamne en conséquence Migraine à leur payer, avec intérêts de droit, la somme de 628 fr. 55 restant due sur le fret ; le condamne en outre aux dépens. »

Du 23 décembre 1902. — Présid. : M. Rœderer, présid. ; plaid. : Mes de Grandmaison et Pézeril, avocats (1).

Observations. — I. — Le fret est en principe payable sur le poids porté au connaissement qui est présumé, jusqu'à preuve contraire, être le poids exact ; mais, si un excédent considérable est constaté au débarquement, il est généralement admis, même en l'absence de toute clause, que le fret doit être payé sur le poids réellement transporté, soit le poids reconnu au débarquement (arg. art. 288 C. com.) Voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 756. Comp. Alger, 26 février 1903, ce Rec., XVIII, p. 823. Il n'en est ainsi que si « l'excédent n'est pas dû à une cause survenue depuis l'embarquement ». Voyez Havre, 24 novembre 1896, ce Rec., XII, p. 469, fin des motifs.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

Le fret doit, semble-t-il, être payé sur l'excédent constaté dans le cas où, comme dans le jugement rapporté, il est indiqué que le poids figurant au connaissement est celui qui a été déclaré par le chargeur ; de même, dans le cas où le connaissement contient la clause : « poids inconnu ». Voyez Nantes, 12 mars 1892, ce Rec., VIII, p. 95 ; Rouen, 15 mai 1898, *ibid.*, XIV, p. 102 ; Gênes, 25 mai 1900, *ibid.*, XVI, p. 714 et la note ; en sens contraire, voyez Bruxelles, 24 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 675. Comp. Turin, 27 décembre 1901, *ibid*, XVII, p. 814 ; Dunkerque, 30 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 59.

Sur la constatation du poids au débarquement, comp. Douai, 24 mai 1901, *ibid.*, XVII, p. 698 et la note.

II. — Aux termes de la jurisprudence, les stipulations du contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur profitent et s'imposent au destinataire qui, agissant en justice en vertu du connaissement, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. Voyez les décisions citées ce Rec., *Tables générales*, v° *Connaissement*, n°s 79 et 96 ; Rouen, 6 juillet 1899, ce Rec., XV, p. 17 ; Alger, 30 octobre 1899, *ibid.*, XV, p. 313 et la note. Il en résulte que le destinataire ne saurait scinder son titre pour invoquer certaines clauses et en repousser d'autres. Voyez Havre, 20 mai 1896, *ibid.*, XII, p. 159 et la note.

Mais, en sens inverse, le réclamateur ne peut rien se voir opposer en dehors du connaissement. Voyez Rouen, 14 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 298 ; Marseille, 13 février 1903, *ibid.*, XVIII, p. 692 et les notes sous ces décisions.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DU HAVRE

31 décembre 1902

Vente à livrer par navire. Conditions rigoureuses. Interprétation stricte contre le vendeur. Vente « coût, fret et assurance ». Poivres. Privilège colonial. Sens. Législation en vigueur lors de la vente. Limitation. Demi-droit. Garantie. Insuffisance. Régime et titre de privilège colonial. Libre disposition. Vendeur. Obligation. Admission au privilège. Législation en vigueur lors de la livraison. Décret fixant les quantités admises au privilège non encore rendu. Douane. Admission réservée. Acheteur. Droit à la résiliation.

Navires : « Amiral-Courbet » et « Amiral-Duperré ».

En matière de vente à livrer par navire, les conditions du marché sont rigoureuses et doivent s'interpréter dans un sens étroit contre le vendeur sous peine de résiliation.

Ainsi dans une vente « coût, fret et assurance » de poivres, avec la condition « privilège colonial », les poivres livrés doivent rigoureusement satisfaire à cette condition.

Pour déterminer le sens de cette condition, il faut se référer à la législation en vigueur lors de la vente ; si cette législation limitait les quantités admises au privilège colonial, le vendeur ne satisfait pas à son obligation en livrant des poivres au demi-droit ou avec la garantie de ne payer que le demi-droit ; il est tenu de procurer à l'acheteur la libre disposition des poivres sous le régime et avec le titre de privilège colonial.

Et les poivres doivent avoir droit à ce privilège lors de la livraison et d'après la législation en vigueur à ce moment.

Si donc la douane a déclaré réserver l'admission au privilège colonial des poivres offerts en livraison, parce que le décret qui doit fixer les quantités admises au privilège n'est pas encore rendu, l'acheteur est fondé à demander la résiliation de la vente.

E. Raoul-Duval et Cie c. Lamotte et Cie.

JUGEMENT

« Le Tribunal,

Attendu que E. Raoul-Duval et Cie, négociants, demeurant

au Havre, exposent que, par marchés en date des 10 avril, 24 avril et 9 mai 1902, ils ont vendu à Lamotte et Cie, négociants, demeurant au Havre, environ 305 T. poivre noir Saïgon criblé, qualité loyale et marchande, bonne moyenne de la saison, embarquement mai-juillet 1902, paiement comptant sans escompte à l'arrivée du ou des steamers contre remise des documents, coût, fret et assurance, poids net délivré, privilège colonial ;

Que, pour alimenter ces 4 marchés, ils ont fait application de 1000 sacs par *Amiral-Courbet*, lesquels ont été reçus par Lamotte et Cie sans contestation, et de 4.045 sacs par *Amiral-Duperré*, arrivé au Havre le 18 juillet 1902 ;

Que sur ces 4.045 sacs, Lamotte et Cie se sont livrés de 2.113 sacs d'origine Cochinchine, pour lesquels la Douane a délivré un permis au « privilège colonial », mais ont refusé de prendre livraison du solde, soit des 1.932 sacs d'origine du Cambodge, pour lesquels la Douane a déclaré réserver le « privilège colonial » ;

Qu'en présence du refus de Lamotte et Cie de se livrer des marchandises à eux vendues, ils se sont vus contraints de les assigner par exploit en date du 1er août 1902 pour s'entendre, Lamotte et Cie, condamner à prendre livraison et à payer les environ 120 T. poivre Saïgon dont s'agit dans le jour du jugement à intervenir et ce sous une contrainte de 1.000 fr. par jour pendant 10 jours, passé lequel délai il serait fait droit ; s'entendre en outre, pour le préjudice causé, condamner à leur payer des dommages-intérêts à fixer par état, ainsi qu'aux intérêts de droit et aux dépens ; voir ordonner l'exécution provisoire du jugement à intervenir nonobstant opposition ou appel et sans caution ; subsidiairement et avant faire droit, au provisoire, voir dire qu'ils devront, Raoul-Duval et Cie, procéder à la mise en magasin des poivres en litige, pour le compte et aux frais, risques et périls de qui de droit ;

Attendu que, de leur côté, Lamotte et Cie ont conclu au laisser pour compte des 1.932 sacs Cambodge qui n'ont pas été admis au « privilège colonial » et à la résiliation du marché, et se sont portés reconventionnellement demandeurs pour que Raoul-Duval et Cie soient condamnés à payer les dépens, ainsi que tous droits, doubles droits et amendes de timbre et d'enregistrement ;

Attendu que, par jugement en date du 5 août 1902, le Tribunal a ordonné la mise en magasin par Raoul Duval et Cie


Digitized by Google

et pour compte de qui de droit des poivres litigieux ; que c'est dans ces conditions que les parties se présentent devant le Tribunal pour qu'il soit statué sur le fond du débat ;

Attendu que, par conclusions subsidiaires, Raoul-Duval et Cie demandent que Lamotte et Cie soient tenus de leur payer tous les frais nécessités par la mise en magasin de la marchandise ainsi que tous droits, doubles droits et amendes d'enregistrement ;

Attendu que E. Raoul-Duval et Cie soutiennent, à l'appui de leur demande, que, par la stipulation « privilège colonial », ils ont entendu garantir à Lamotte et Cie, leurs acheteurs, que les poivres à eux vendus bénéficieraient de la détaxe coloniale, c'est-à-dire qu'ils n'auraient pas à payer plus de 104 fr. par 100 kilos ;

Que les 1.932 sacs refusés par Lamotte et Cie, étant munis des certificats d'origine, avaient, au moment de l'offre en livraison, le 24 juillet, un droit acquis à la détaxe coloniale, droit qui découlait de la loi du 17 juillet, alors en vigueur ;

Qu'au surplus et en présence des difficultés faites par la Douane pour délivrer le permis du « privilège colonial », ils ont, en se portant caution en douane pour la différence éventuelle des droits, assuré à Lamotte et Cie la libre et immédiate disposition de la marchandise dans les conditions mêmes du marché, c'est-à-dire avec le bénéfice de la détaxe ;

Que, ce faisant, ils ont satisfait à l'obligation qu'ils avaient contractée de livrer la marchandise au « privilège colonial » ;

Attendu que Lamotte et Cie prétendent que l'expression « privilège colonial » n'a pas la signification que E. Raoul-Duval et Cie cherchent à lui donner ; qu'en effet, en imposant à leurs vendeurs la condition de « privilège colonial », ils ont entendu non pas acheter des poivres au demi-droit, leurs vendeurs ayant la faculté de payer le solde du droit s'il était exigé par la Douane, mais recevoir une marchandise qui réponde à cette désignation bien précise de « privilège colonial » et soit admise par la Douane au bénéfice de cette disposition ; qu'ainsi l'équivalent proposé par E. Raoul-Duval et Cie de cautionner vis-à-vis de la Douane le paiement éventuel du demi-droit ne pouvait avoir pour effet de conférer au poivre dont s'agit la qualité, qu'ils n'avaient pas, d'admis au « privilège colonial » ;

Que d'ailleurs les 1.932 sacs refusés par eux ne se trouvaient pas à la date du 21 juillet dans les conditions requises pour

Digitized by Google

être admis au « privilège colonial » puisque la loi du 12-17 juillet, loin d'accorder de plein droit le dit privilège à tous les poivres accompagés de certificats d'origine, se bornait à décider que les quantités devant bénéficier de la détaxe coloniale seraient fixées par un décret du Président de la République et que ce décret n'a été rendu que le 5 août ;

Qu'il est donc établi que non seulement la marchandise n'a pas été admise par la Douane au bénéfice du « privilège colonial », mais qu'elle n'avait, au moment de l'offre en livraison, aucun droit à l'obtention du privilège et que par suite elle ne pouvait faire aliment au marché ;

Qu'il est en effet de jurisprudence constante, en matière de vente à livrer par navire, que les conditions du marché doivent s'interpréter rigoureusement et dans un sens étroit contre le vendeur sous peine de résiliation ;

Attendu que, pour trouver la solution du présent litige, il convient :

1° De définir le sens et la portée de l'expression « privilège colonial », diversement interprétée par les parties ;

2° De déterminer si les poivres appliqués par E. Raoul-Duval et Cie à Lamotte et Cie répondaient à la condition du « privilège colonial » au moment de l'exécution du marché ou s'ils n'ont rempli cette condition que postérieurement à cette date et alors que Lamotte et Cie avaient déjà pu exciper de l'inexécution d'une des clauses du marché pour en demander la résiliation ;

Sur le premier point :

Attendu qu'il y a lieu, pour déterminer la signification réelle et précise que doit avoir la condition de « privilège colonial » de se reporter à l'époque à laquelle les contrats ont été formés ;

Attendu que, depuis la loi de 1892 et jusqu'à la loi du 30 mars 1902, tous les poivres importés d'Indo-Chine, provenant indistinctement de Cochinchine ou du Cambodge, étaient admis au bénéfice du « privilège colonial », sur le vu des certificats d'origine, et ne payaient que le demi-droit de 104 francs par 100 kilos ;

Que ce régime de faveur avait eu pour conséquence un développement excessif de la production, qui ne tarda pas à dépasser la consommation et, par suite, une dépréciation importante de la valeur des poivres ;

Que le résultat ainsi obtenu, allant à l'encontre du but que

Digitized by Google

se proposait le régime protecteur de la détaxe coloniale, démontra la nécessité de la limitation des quantités devant bénéficier de la détaxe ;

Attendu que c'est alors et pour remédier à l'état de choses existant que fut votée la loi du 30 mars 1902, laquelle fixa à 2.000 tonnes, dont 1.000 T. pour la Cochinchine et 1.000 T. pour le Cambodge, les quantités qui seraient admises au bénéfice de la détaxe coloniale ;

Que cette nouvelle législation provoqua aussitôt un relèvement des cours du poivre ;

Attendu que c'est après la promulgation et sous l'empire de la loi du 30 mars 1902 qu'ont été conclus les marchés entre Raoul-Duval et Cie et Lamotte et Cie ;

Qu'il est de toute évidence que, si Lamotte et Cie ont consenti à payer à Raoul-Duval et Cie le prix élevé de 86 francs et 92 francs, c'est parce qu'ils achetaient sous le régime de la limitation, et qu'ils avaient certainement en vue de s'assurer une certaine proportion des poivres qui seraient admis par la Douane au bénéfice de la détaxe ;

Qu'il ne saurait y avoir aucun doute sur le but que se proposaient Lamotte et Cie, lesquels n'ont pas acheté des poivres au demi-droit, ou avec la garantie de ne payer que le demi-droit, mais expressément imposé à leurs vendeurs la condition de privilège colonial que pouvaient seuls réaliser les poivres admis par la Douane au bénéfice de cette disposition ;

Qu'il résulte de ce qui précède que, pour répondre à la condition du marché, les poivres vendus par E. Raoul-Duval et Cie devaient bénéficier de droit de la détaxe coloniale ;

Que telle a certainement été la commune intention des parties ;

Sur le second point :

Attendu que l'application des poivres litigieux en aliment aux marchés a été faite par E. Raoul-Duval et Cie le 10 juillet 1902 ; que c'est à cette date et par la spécialisation de la marchandise que le marché est devenu ferme et qu'il a été exécuté par les parties ;

Attendu toutefois que la condition de « privilège colonial » ne pouvait être remplie qu'à l'arrivée des poivres ;

Qu'il importe donc de savoir si, au moment de l'offre en livraison, c'est-à-dire le 24 juillet 1902, les poivres dont s'agit répondaient à cette condition ;

Digitized by Google

Attendu qu'à la date du 17 juillet, une nouvelle législation a remplacé la loi du 30 mars, qui a été abrogée ;

Que cette nouvelle loi, tout en maintenant le régime de la limitation, dispose :

1° Qu'un décret de M. le Président de la République fixera, chaque année, les quantités qui devront être admises au bénéfice de la détaxe ;

2° Que la Douane d'Indo-Chine ne pourra délivrer de certificats d'origine pour une quantité supérieure au crédit d'importation ;

Attendu tout d'abord que cette nouvelle législation ne saurait détruire l'économie des contrats intervenus entre Raoul-Duval et Cie et Lamotte et Cie ni porter atteinte aux conventions échangées entre les parties ;

Qu'en effet Lamotte et Cie ont acheté à la condition de « privilège colonial », c'est-à-dire avec l'obligation pour Raoul-Duval et Cie que les poivres par eux vendus soient admis de droit au bénéfice de cette disposition ;

Mais qu'ils n'ont pas précisé qu'ils entendaient acheter sous le régime de la limitation telle qu'elle était fixée par la loi du 30 mars ;

Que, faute par Lamotte et Cie d'avoir spécifié qu'ils achetaient sous le régime de la loi du 30 mars, ils doivent subir les effets de la législation nouvelle et se livrer des 1.932 sacs poivre en litige, si ces derniers avaient, par suite de la loi du 17 juillet et au jour où ils ont été offerts en livraison un droit acquis au « privilège colonial » ;

Attendu que la loi du 17 juillet a eu pour objet de décider :

1° Que les quantités reconnues admissibles au bénéfice de la détaxe coloniale cessent d'être déterminées par un texte de loi et soient désormais fixées par un décret présidentiel rendu sur le rapport du ministère des colonies et du ministère des finances, d'après l'état des cultures et la situation de la récolte ;

2° Que le droit à l'admission au « privilège colonial » soit, à l'avenir, constaté au port d'expédition et non plus au port d'arrivée et conféré aux poivres expédiés par la remise de certificats d'origine ;

Que, par suite, la nouvelle loi, qui ne détermine pas dans son texte les quantités devant bénéficier de la détaxe coloniale, mais édicte seulement que des décrets rendus sur les bases ci-dessus indiquées, fixeraient les dites quantités, ne

Digitized by Google

conférait pas, de plein droit, comme le prétendent E. Raoul-Duval et Cie, le « privilège colonial » ;

Que, tout au contraire, l'admission au privilège se trouvait suspendue et ne devenait définitive qu'après la promulgation du décret présidentiel, qui seul faisait connaître les quantités devant bénéficier de la détaxe coloniale ;

Attendu que les poivres litigieux ont été offerts en livraison à la date du 24 juillet 1902, c'est-à-dire après la promulgation de la loi du 17 juillet, mais avant que n'ait été rendu le décret présidentiel, qui devait faire corps avec la loi et fixer pour l'année 1902 les quantités admissibles au « privilège colonial » ;

Qu'il était incertain à cette époque si les poivres dont s'agit pourraient ou non, en totalité ou en partie et dans quelle proportion, rentrer dans les quantités qui seraient fixées par le décret, lorsqu'il serait rendu ;

Que seul le décret du 5 août a pu permettre de savoir, d'une manière certaine, que les poivres de Lamotte et Cie seraient effectivement admis au « privilège colonial » et assurer l'exécution complète des marchés ;

Que, par suite, c'est à bon droit que la Douane a, le 21 juillet, refusé l'admission aux 1.932 sacs ex-*Amiral Duperré*, en l'absence du décret permettant de leur conférer le « privilège colonial » ;

Attendu que, si, à la vérité, il semble ressortir tant des commentaires qui ont accompagné le vote de la nouvelle loi, que de la concordance absolue existant entre le nombre des certificats délivrés et le chiffre fixé par le décret présidentiel du 5 août 1902 pour les quantités devant bénéficier de la détaxe, que le législateur s'est proposé par la nouvelle loi d'assurer le « privilège colonial » aux poivres déjà expédiés et dépassant la limite, alors atteinte, de 2.000 T. fixée par la loi du 30 mars, il n'en est pas moins certain que la loi du 17 juillet non complétée par le décret était impuissante à conférer le droit de « privilège colonial » et que, si les poivres en excédent des 2.000 T. ont été admis avec la détaxe, c'est uniquement parce qu'ils ont été compris dans les quantité fixées par le décret ;

Que c'est à tort en effet que E. Raoul-Duval et Cie cherchent à s'appuyer sur le second paragraphe de la loi du 17 juillet pour soutenir que tous les poivres alors en cours de route, et parmi lesquels se trouvaient les poivres de Lamotte et Cie,

Digitized by Google

détenaient, de par les certificats dont ils étaient munis, un droit acquis au « privilège colonial » ;

Que ce second paragraphe de la loi n'a été proposé et adopté que pour donner à l'avenir une sécurité plus grande aux importateurs, lesquels ne pouvaient jusqu'alors savoir quel était le sort réservé à leurs poivres quant au bénéfice de la détaxe, puisque ce n'était qu'à l'arrivée en France et suivant l'ordre même des dates d'arrivée que le « privilège colonial » était accordé jusqu'à concurrence des quantitées fixées ;

Que, si ce paragraphe de la loi devait avoir pour effet de garantir à l'avenir le bénéfice de la détaxe aux poivres munis des certificats d'origine, il n'a pas augmenté la valeur des certificats émis antérieurement, qui, eux, n'accordaient pas cet avantage ;

Attendu au surplus qu'il incombait à E. Raoul-Duval et Cie, qui avaient traité sous l'empire de la loi du 30 mars, de prendre leurs dispositions et d'assurer l'expédition des poivres vendus par eux dans les conditions nécessaires pour qu'ils soient compris dans les quantités fixées par cette loi ;

Qu'il leur appartenait de tenir compte, pour la bonne exécution de leurs marchés, de ce que les quantités fixées pour les poivres du Cambodge étaient épuisées et d'expédier des poivres de Cochinchine, pour lesquels la limite n'était pas encore atteinte ;

Que, dans tous les cas, ils n'avaient pas à compter sur un changement de législation en leur faveur, pour pouvoir remplir les obligations de leurs marchés, obligations auxquelles ils se trouvaient d'ores et déjà dans l'impossibilité de satisfaire ;

Attendu que, si Raoul-Duval et Cie ont pu croire que la loi du 17 juillet 1902 leur permettrait d'exécuter les conditions de leurs marchés, ils se sont, au moment de la livraison, trouvés en présence d'une législation encore incomplète et que, par suite de cette circonstance, ils n'ont pu obtenir, pour les poivres vendus par eux, le bénéfice du « privilège colonial » ;

Attendu qu'il ne saurait être sérieusement contesté que cette condition de « privilège colonial » était une des conditions essentielles du marché, puisque Lamotte et Cie avaient précisément acheté sous le régime de la limitation et que cette limitation avait été la base même de leur marché ;

Attendu qu'en matière de vente à livrer par navire, les con-

ditions du marché sont rigoureuses et doivent s'interpréter dans un sens étroit contre le vendeur ;

Que, dans l'espèce, l'application stricte de ces principes s'impose d'autant plus que les vendeurs avaient manifestement manqué aux obligations contractées par eux et que seul le changement de législation intervenu à la date du 17 juillet, s'il avait été immédiatement suivi du décret présidentiel, eût permis à E. Raoul Duval et Cie de se soustraire aux conséquences de leur faute ;

Attendu que, si, en droit, les 120 T. poivre dont s'agit n'ont pas obtenu, de par la loi du 17 juillet 1902 un droit certain au bénéfice de la détaxe, en fait, elles n'ont pas été lors de l'offre en livraison. admises au « privilège colonial » et que E Raoul-Duval et Cie n'ont pu, à ce moment, en procurer la libre disposition à Lamotte et Cie, leurs acheteurs. sous le régime et avec le titre du « privilège colonial » ;

Qu'il s'en suit que les 120 T. poivre, objet du présent litige, ne faisaient plus aliment au marché et que Lamotte et Cie étaient dès lors fondés dans leur laisser pour compte ;

Attendu enfin qu'il ne saurait être admis que Raoul-Duval et Cie aient pu, par le fait de s'être portés caution en douane pour le paiement éventuel du demi-droit, accomplir la condition de « privilège colonial » ;

Qu'en effet la caution proposée ne pouvait avoir pour effet de conférer à la marchandise le « privilège colonial », qui, ainsi qu'il a été dit, ne consiste pas seulement dans le demi-droit, mais, aussi bien sous le régime de la nouvelle loi de juillet que sous celui de la loi du 30 mars, dans la limitation des quantités admissibles avec la détaxe coloniale ;

Par ces motifs,

Déboute E. Raoul-Duval et Cie de leur action et les condamne en tous les dépens, qui comprendront tous droits, doubles droits et amendes de timbre et d'enregistrement. »

Du 31 décembre 1902. — Présid. : M. Lafaurie ; plaid. : Mes Basset et de Grandmaison, avocats (1).

Observation. — Jurisprudence constante sur le principe d'interprétation stricte contre le vendeur, des clauses des marchés à livrer par navire. Voyez Havre, 20 janvier et

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

15 mars 1892, ce Rec., VII, p. 423 et 683 ; 8 novembre 1893, *ibid.*, IX, p. 525. Comp. Havre, 27 novembre 1895, *ibid.*, XI, p. 439 ; Aix, 17 janvier 1901, *ibid.*, XVI, p. 481 et les notes sous ces décisions.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE ROUEN

28 novembre 1902

Gens de mer. Congédiement. Art. 270 C. com. Engagement à durée limitée. Application. Officiers. Equipage. Second. Application. Voyage au long cours. Engagement. Congédiement avant la clôture du rôle d'équipage ou pour une juste cause. Présentation à bord hors d'état de prendre service. Juste cause. Non lieu à indemnité.

Navire : « Bérengère ».

L'article 270 du Code de commerce, relatif au congédiement des matelots, et qui se réfère d'ailleurs à un engagement dont la durée est le plus souvent limitée, s'applique aux officiers et autres gens de l'équipage, et notamment au second.

En conséquence, le second, engagé pour un voyage au long cours, peut être congédié sans indemnité avant la clôture du rôle d'équipage.

Il peut également être congédié sans indemnité, en cas de juste motif, par exemple s'il s'est présenté à bord dans un état qui le rendait incapable de prendre son service.

BAUDROUARD c. BOUCHET.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu qu'il est établi et non contesté d'ailleurs par les parties qu'à la date du 2 juillet dernier, la Société de Navigation du Sud-Ouest, dont le siège est à Bordeaux, engageait dans cette ville le sieur Bouchet en qualité de second de leur voilier *Bérengère*, alors en construction sur les chantiers de Normandie à Rouen ;

Qu'il fut convenu que les appointements mensuels de Bouchet seraient de 200 francs et commenceraient à courir, embarqué ou non, à partir du 1er août suivant ; qu'il était égale-

Digitized by Google

ment stipulé qu'au cas où la nécessité du prochain lancement du navire susvisé obligerait Bouchet à se rendre à Rouen avant cette époque, les appointements précités prendraient naissance à partir de ce moment ; qu'il appert enfin que cet engagement fut contracté en prévision d'un seul voyage au long cours du dit navire *Bérengère* ;

Attendu en fait que Bouchet, sur les ordres qui lui furent donnés par la Société de Navigation du Sud-Ouest, vint à Rouen le 1er septembre dernier et se présenta à bord du voilier en question, encore en cours d'armement, ce dit jour, pour se mettre à la disposition du capitaine Baudrouard, mais que, le 6 du même mois, ce dernier lui signifiait brusquement son congé ;

Attendu que Bouchet, arguant de ce que ce congédiement lui fut donné arbitrairement et sans motifs légitimes, assignait à la date du 8 septembre le capitaine Baudrouard :

1° En paiement de la somme de 200 francs pour appointements du mois de septembre ;

2° En celle de 2.000 francs pour indemnité de brusque et intempestif congédiement ;

Attendu que, par ses conclusions d'audience, Bouchet déclare aujourd'hui réduire ce dernier chef à 1.300 francs ; qu'il y a lieu de lui en donner acte ;

Attendu que le capitaine Baudrouard repousse formellement les demandes de Bouchet et soutient que le brusque congédiement par lui donné à ce dernier était absolument justifié ;

Qu'il allègue que Bouchet, lorsqu'il s'est présenté devant lui le 1er septembre à bord du voilier *Bérengère*, était dans un état qui le rendait absolument incapable de prendre aucun service ; que de plus, lui ayant accordé, sur sa demande, la permission de s'absenter du bord pour aller prendre ses bagages restés en gare de Rouen, il ne le revit que trois jours après, le 4 septembre, où il se présenta à nouveau dans le même état qu'il était précédemment ; qu'ayant informé alors ses armateurs de la situation, ceux-ci lui donnèrent l'ordre de signifier le congé à Bouchet, ce qui fut fait le 6 septembre ;

Attendu que c'est dans ces conditions que le capitaine Baudrouard, se basant sur les termes de l'art. 270 du Code de commerce dont il excipe, se considère fondé à repousser les prétentions de Bouchet ;

Attendu que ce dernier, qui nie absolument les faits allé-

Digitized by Google

gués par son capitaine, soutient en outre que l'article 270 du Code susvisé ne saurait trouver son application en l'espèce ; qu'en droit le louage de services des seconds de navires est régi par le droit commun des articles 1184 et 1780 du Code civil ; qu'il a donc droit à des dommages-intérêts, d'autant mieux que l'engagement avait été conclu pour une durée déterminée ;

Mais attendu qu'une semblable prétention, qui serait à la fois contraire à l'esprit et aux textes des articles 270 et 272 du Code de commerce, ne saurait valablement se soutenir en l'espèce ;

Attendu en effet que l'article 270 du Code susvanté, qui se réfère à un genre d'engagement dont la durée, comme dans le cas présent, est le plus souvent limitée directement ou implicitement, pose en principe que l'engagement des gens de mer peut cesser par l'exercice du droit de congédiement qui appartient à l'armateur ou au capitaine le représentant ; qu'en outre, aux termes des paragraphes 1 et 5 du dit article, tout matelot, qui justifie qu'il est congédié sans cause valable, a droit à une indemnité contre le capitaine ; qu'il n'y a pas lieu à indemnité si le matelot est congédié avant la clôture du rôle de l'équipage ;

Attendu que c'est vainement que Bouchet voudrait soutenir que les dispositions de cet article 279 seraient exclusivement applicables aux matelots et ne sauraient lui être opposées, alors que l'article 272 du même Code édicte que toutes les dispositions concernant les loyers, pansements et rachats des matelots sont communes aux officiers et à tous autres gens de l'équipage ;

Or attendu, d'une part, que Bouchet ne produit point aux débats des justifications suffisamment probantes pour prouver qu'il a été congédié sans cause valable ; qu'il apparaît au contraire, des renseignements fournis et des faits et circonstances de la cause, que ce brusque congédiement est pleinement justifié ;

Attendu, d'autre part, qu'il y a lieu de remarquer que ce congédiement a eu lieu avant le voyage commencé et avant la clôture du rôle de l'équipage ; que, dès lors, et par application des prescriptions de l'article 270 du Code de commerce, Bouchet pourrait seulement réclamer les journées de travail qu'il aurait fournies s'il en avait effectué ; qu'il ne peut donc

Digitized by Google

être légitimement fondé à demander une rémunération pour un travail qu'il n'a pas fait ;

Et attendu qu'il ressort manifestement de tout ce qui précède la preuve que le capitaine Baudrouard, en congédiant brusquement son second Bouchet, n'a pas fait un usage abusif de son droit ; que de plus, à quelque point de vue qu'on se place, on ne saurait faire échec aux prescriptions des articles 270 et 272 du Code de commerce qui sont seuls applicables dans l'espèce ; qu'il convient, dès lors, de déclarer Bouchet mal fondé en ses demandes et l'en débouter ;

Par ces motifs,

Dit et juge Bouchet mal fondé en ses demandes et conclusions, à toutes fins qu'elles comportent ; l'en déboute ; le condamne en tous les dépens. »

Du 28 novembre 1902. — Prés. : M. Windsor, prés.; plaid. : Mes Montier et Léon Louvet, agréés (1).

Observation. — L'assimilation du second aux matelots en ce qui concerne le congédiement résulte de l'art 272. Comp. Christiania, 9 septembre 1889, ce Rec., VII, p. 355 ; Copenhague, 7 juillet 1897, *ibid.*, XIV, p 390.

Sur le droit accordé au capitaine par l'article 270, de congédier les matelots sans indemnité avant la clôture du rôle d'équipage ou pour de justes motifs, voyez Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, nos 448 et 452.

Il semble résulter des termes de l'article 270 que la légitimité du congédiement se présume et que c'est au matelot à prouver qu'il a été congédié sans motif valable. Voyez Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*, t. V, n° 446 ; c'est ce que paraissent admettre les motifs du jugement rapporté.

(1) Communication de Me Marcadé, avocat-agréé à Rouen.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE FÉCAMP

4 mars 1903

Pêches maritimes. Subrécargue. Navires terre-neuviers. Usages de Fécamp. Engagement. Part de bénéfices. Qualification. Gratification. Armateur. Rémunération obligatoire. — Manifeste. Capitaine. Omission. Amende. Responsabilité. Subrécargue. Irresponsabilité.

Navire : « Turenne ».

I. — La part de bénéfices accordée aux subrécargues des navires terre-neuviers, d'après les conditions d'usage d'engagement dans le port de Fécamp, quoique appelée gratification, *n'est pas une libéralité laissée à l'appréciation de l'armateur, mais une rémunération obligatoire.*

II. — Le manifeste étant dressé par le capitaine, c'est lui seul qui est responsable des conséquences des omissions commises, notamment des amendes encourues, à l'exclusion du subrécargue.

ROBERT C. ACHER ET FILS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Robert, subrécargue du navire terre-neuvier appartenant à la Société Acher et fils, était engagé pour la campagne de 1902 aux conditions d'usage qui comprenaient notamment une remise proportionnelle de 10 o/o sur le produit de la vente du chargement de morues au delà de 60.000 francs ;

Attendu que le résultat de la campagne de pêche du *Turenne* se chiffre à la somme de 129.784 fr. 05, sur laquelle Robert se base pour demander à ses armateurs le paiement d'une gratification de 5.978 fr. 40 ;

Attendu que, lors du règlement des salaires de la campagne de pêche 1902, la Société Acher et fils a refusé de lui en tenir compte et qu'à cet effet, il l'assigne aujourd'hui devant le Tribunal de céans, en paiement de la somme de 10.537 fr. 25, composée comme suit :

1° 4.518 fr. 80, pour règlement des salaires de pêche, non compris les gratifications ;

Digitized by Google

2° 40 francs pour froc ;

3° 5.978 fr. 48 pour gratifications, le tout avec intérêts de droit ;

Attendu que les parties sont actuellement d'accord sur les deux premiers articles de la demande ; que le différend ne porte donc plus que sur la gratification réclamée par Robert ;

Attendu que la quotité et le calcul de la remise proportionnelle ne sont pas contestés par Acher et fils ;

Que seul le principe de la remise est en discussion ;

Attendu que la rémunération dont Robert demande actuellement le paiement est appelée par lui gratification suivant les habitudes du port de Fécamp ;

Attendu qu'à s'en tenir au sens grammatical du mot, le terme gratification éveille l'idée d'une libéralité laissée à l'appréciation de celui qui en est le dispensateur ;

Attendu qu'à l'origine le mot était employé dans son sens véritable ;

Que quelques maisons d'armement de Fécamp, pour stimuler le zèle et l'activité de leurs subrécargues, ont accordé une remise fixe ou variable sur le résultat de chaque campagne de pêche ;

Attendu que cette mesure bienveillante est devenue un usage constant et général et une condition ordinaire des engagements dont elle n'est plus actuellement qu'un des modes de rémunération ;

Que, malgré le caractère obligatoire de cette condition, le mot gratification a subsisté comme appellation ;

Que l'emploi impropre d'un mot ne saurait prévaloir contre un usage de pratique générale et dispenser des obligations créées par cet usage ;

Attendu que cette discussion toute grammaticale ne repose sur rien de sérieux ;

Attendu que le départ de Robert de la maison Acher et fils ne peut motiver le refus de paiement d'une rémunération qui lui est légitimement due ;

Attendu qu'il s'agit là tout d'abord d'une condition d'engagement acceptée par l'armateur et à laquelle il ne peut se soustraire qu'en rapportant la preuve de conventions contraires ;

Attendu que cette remise proportionnelle sur le produit

Digitized by Google

brut du chargement est destinée à exciter le zèle et l'activité du subrécargue en l'intéressant aux bénéfices ;

Qu'ainsi stimulé il donnera tous ses soins à l'opération et s'efforcera d'atteindre le chiffre le plus élevé ;

Attendu que la fin de la campagne de pêche détermine donc le montant de la remise qui lui est due et qui lui demeure acquise ;

Attendu qu'il ne serait pas équitable de le priver de sa part dans des bénéfices que ses soins, son travail ont créés ou ont tout au moins considérablement grossis et augmentés ;

Attendu que prétendre que cette rémunération est destinée à récompenser les services de la campagne passée et les services de la nouvelle campagne est non seulement contraire à la liberté des engagements, mais encore aux usages du port de Fécamp ;

Qu'en admettant le système des défendeurs, l'engagement serait éternel, puisque le marin exposé à perdre des bénéfices appréciables hésiterait avant de le rompre ;

Attendu d'ailleurs que l'engagement du marin donne lieu au moment de sa formation au paiement d'une somme d'argent appelée « Pur don » ;

Que ce « Pur don » a pour but d'encourager le marin à s'engager et aussi de constater son engagement. mais ne s'impute pas sur ses salaires de la campagne de pêche et ne se confond pas avec eux ;

Attendu que la gratification au contraire est un salaire ou une rémunération ;

Que le « Pur don » est donc la récompense accordée pour les services à rendre et la gratification la rémunération des services rendus ;

Que cette distinction bien nette dissipe la confusion que Acher et fils voulaient faire naître entre ces deux sortes de services ;

Attendu que Robert a d'autant plus droit à cette rémunération que la campagne du *Turenne* a été couronnée d'un beau résultat de pêche auquel les soins et le travail de Robert n'ont pas dû rester étrangers ;

Attendu que Acher et fils ont eux-mêmes sanctionné l'usage qu'on invoque aujourd'hui contre eux ;

Qu'en 1900 et 1901 ils ont payé sans contestation à Robert, subrécargue sur le même bateau, les gratifications qu'il leur réclame aujourd'hui ;

Digitized by Google

Attendu qu'à tous égards cette remise est due et doit être payée par Acher et fils ;

Attendu que Acher et fils se sont portés reconventionnellement demandeurs de la somme de 6.171 fr. 70, pour 4 chefs de dommages-intérêts ;

Sur le 1er chef :

Attendu que les armateurs du *Turenne* demandent tout d'abord à Robert le paiement de 1.885 francs pour différence de prix des morues, par suite du retard apporté par le subrécargue à faire monter le navire à Bordeaux ;

Attendu que le navire *Turenne* est arrivé à Pauillac le vendredi 24 octobre et n'est monté à Bordeaux que le 28 ;

Attendu que ce retard n'est pas imputable à Robert qui, aussitôt arrivé, a fait les démarches nécessaires pour obtenir l'autorisation de remonter immédiatement jusqu'à Bordeaux ;

Qu'à raison de l'encombrement du port à cette époque de retour des terre-neuviers, l'autorisation lui a été refusée ;

Que ce fait n'est pas isolé, mais s'est produit pour d'autres navires de Fécamp ;

Que Robert avait intérêt à ce que le *Turenne* entrât à Bordeaux le plus promptement possible, puisqu'il participe aux bénéfices de la campagne de pêche ;

Que les demandeurs reconventionnels n'établissent pas de faute à la charge de leur subrécargue et qu'il n'y a pas lieu de retenir ce chef de demande ;

Sur le 2e chef :

Attendu que Acher et fils ont établi des contrôleurs pour la livraison de la morue à Bordeaux et ont payé de ce chef 382 fr. 85, qu'ils veulent se faire rembourser par Robert ;

Attendu que ces contrôleurs semblent répondre à une nécessité, puisque la plupart des maisons d'armement font ainsi vérifier des livraisons de morue ;

Que ce n'est donc pas la mauvaise volonté de Robert qui a nécessité leur présence ;

Qu'il eût été utile en tous cas de faire constater cette mauvaise volonté par une mise en demeure quelconque ;

Qu'en l'absence de toute preuve, il y a lieu de rejeter ce deuxième chef de demande ;

3e chef :

Attendu qu'une omission du capitaine a donné lieu à une

Digitized by Google

amende de 23 fr. 85 dont Acher et fils demandent le remboursement à Robert :

Attendu que le manifeste est dressé par le capitaine ;

Qu'il lui appartient donc de s'assurer par lui-même des approvisionnements pouvant subsister à bord ;

Qu'en cas d'oubli lui seul en est responsable et qu'on ne saurait en faire un grief au subrécargue ;

4e chef :

Attendu qu'ils concluent enfin encore contre Robert au paiement de 4.000 francs de dommages-intérêts pour rupture d'engagement, frais de déplacements, engagements des hommes, détournements par défaut de surveillance ;

Attendu tout d'abord qu'il n'y a pas eu d'engagement entre les parties pour une nouvelle campagne de pêche ;

Qu'au contraire, le premier soin de Robert en arrivant à Bordeaux a été de prévenir ses armateurs qu'il les quittait ;

Qu'arrivé le 24 à Pauillac, il leur télégraphie le 25 octobre qu'il quitte le *Turenne* pour le *Colbert* ;

Qu'à partir de ce jour il était libre et dégagé vis-à-vis de la maison Acher et fils et pouvait engager des hommes pour la nouvelle maison d'armement où il entrait ;

Qu'aucun grief ne peut lui être adressé à cet égard, puisque tous les engagements de marins qu'il a obtenus pour le *Colbert* sont postérieurs au 25 octobre, et sans qu'à aucun moment il les ait pressentis à cet égard pendant qu'ils étaient à bord du *Turenne* ;

Qu'il importe peu de savoir avec quel argent les nouveaux engagements ont été payés ;

Qu'il serait en tous cas impossible d'établir un fait de cette nature ;

Que les acomptes versés sur les purs dons aux marins du *Colbert* sont d'ailleurs si peu importants que Robert a pu y faire face de ses deniers personnels ;

Attendu qu'il est allégué en outre que Robert a abandonné le navire pendant plusieurs jours et que des détournements ont eu lieu ;

Que l'abandon du navire n'est pas prouvé ; que, le serait-il, il faudrait encore établir le montant du préjudice qui en résute pour l'armement ;

Que les armateurs du *Turenne* ne le font pas ; que, si ces dommages avaient réellement existé, tout porte à croire qu'ils n'eussent pas attendu l'action de Robert pour former

Digitized by Google

leur demande et l'étayer sur des moyens de preuve et des constatations un peu moins vagues que ceux allégués ;

Attendu que la demande reconventionnelle n'est pas fondée ;

Qu'elle doit être rejetée ;

Que toute partie qui succombe doit être condamnée aux dépens ;

Par ces motifs,

Reçoit Acher et fils demandeurs reconventionnels en la forme, joint cette demande à la demande principale, et, statuant sur le tout par un seul et même jugement,

Déboute Acher et fils de leur demande reconventionnelle tant principale que subsidiaire comme mal fondée ;

Les condamne en outre en conséquence à payer au demandeur Robert la somme de 5.978 fr. 40 pour remise proportionnelle avec intérêts de droit, mais sous réserves des sommes déposées par Acher et fils au bureau de la marine au profit de Robert et de la somme par eux offerte à la barre pour froc ;

Les condamne en outre aux dépens. »

Du 4 mars 1903 — Présid. : M. Lémétais présid.; plaid. : Mes de Grandmaison (du barreau du Havre), avocat, et Leboullenger, agréé (1).

Observations. — I. — Comp. Bruxelles, 30 mars 1889, ce Rec., V, p. 103 ; Aix, 17 novembre 1902, *ibid.*, XVIII, p. 817, et la note.

II. — Comp. Cassation, 6 juillet 1895, ce Rec., XI, p. 153 ; 21 juillet 1889, *ibid.*, XV, p. 10 et les notes ; Cassation, 19 janvier 1903, *ibid.*, XVIII, p. 797 et les notes sous ces décisions.

(1) Communication de Me de Grandmaison, avocat au Havre.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

17 novembre 1902

Vente sur embarquement. Provenance directe. Délai fixé. Chargement à Hankow. Opérations de douane. Transbordement à Shangaï après le délai. Connaissement créé au nom du second navire. Usages. Marchandisé. Importation directe. Non lieu à résiliation. — Vente sur embarquement. Chargement dans le délai fixé. Preuve. Documents. Acheteur. Droit de l'exiger.

Navire : « Ernest Simon ».

I. — Les marchandises chargées à Hankow, où elles ont subi les opérations de douane, et transbordées à Shangaï sur un navire, au nom duquel le connaissement a été créé lors du chargement, conformément aux usages, doivent être considérées comme de provenance directe.

En conséquence, en cas de vente sur embarquement, avec clause d'importation directe, si le chargement effectué dans ces conditions à Hankow a eu lieu dans le délai fixé, l'acheteur ne saurait demander la résiliation de la vente sous prétexte que le transbordement à Shangaï sur le navire désigné par le vendeur n'a été opéré qu'après ce délai.

II. — En matière de vente sur embarquement, l'acheteur peut exiger la preuve par documents que l'embarquement a eu lieu dans le délai fixé.

DUMAS ET GUIEU C. GALINIER, JULLIAND ET GUIOL.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que, le 22 avril dernier, Dumas et Guieu ont verbalement vendu à Galinier, Julliand et Guiol une certaine quantité de sésames de Chine, importation directe, avec faculté de transbordement en route, à livrer par vapeur ou vapeurs, embarquement mai-juin, au prix de 35 fr. 50 à l'entrepôt ; qu'à la date du 12 août, ils ont désigné à leurs acheteurs le navire *Ernest Simon*, de la Compagnie des Messageries Maritimes, comme porteur d'un lot de 610 sacs sésame en aliment du dit marché ; que Galinier, Julliand et Guiol ont refusé de prendre livraison de la marchandise par

le motif que le navire ainsi désigné est arrivé le 3 juillet seulement à Shanghaï, son port de charge ;

Attendu, en l'état de ce refus, que Dumas et Guieu demandent au Tribunal d'ordonner la vente des sésames aux enchères publiques, aux risques et périls des acheteurs, tandis que ceux-ci concluent à la résiliation du marché avec paiement de différence à leur profit ;

Attendu qu'il s'agit, en l'espèce d'une simple question de fait à élucider ; que les demandeurs prétendent, en effet, que les marchandises auraient été chargées courant juin à Hankow à destination de Marseille sur un vapeur japonais faisant un service de navigation fluviale, et qu'elles auraient été ensuite transbordées utilement à Shangaï sur l'*Ernest Simon* dont le nom figure au connaissement créé au départ de Hankow ;

Attendu qu'il résulte des documents versés au procès et des renseignements fournis au Tribunal que les marchandises chargées à Hankow et transbordées à Shangaï, autre port de Chine, doivent cependant être considérées comme de provenance directe ; qu'en effet, elles ont subi à Hankow les opérations de douane et sont, à proprement parler, dès leur chargement dans ce port, sorties de l'Empire ; qu'il est dans les habitudes de la navigation de créer les connaissements au nom du navire qui prendra la marchandise à son bord seulement à Shangaï ;

Que ces habitudes sont connues et acceptées dans la pratique commerciale ; qu'on ne peut donc pas reprocher en l'espèce à Dumas et Guieu de n'avoir pas désigné à leurs acheteurs le vapeur de rivière qui aurait chargé les 610 sacs sésame dans les conditions ci-dessus indiquées ;

Attendu toutefois que Galinier, Julliand et Guiol ont le droit d'exiger de leurs vendeurs qu'ils fassent la preuve que cet embarquement a bien été opéré en temps utile ; que Dumas et Guieu devront se procurer à cet effet tous les documents nécessaires ; qu'il convient, en l'état, d'accueillir leurs fins subsidiaires en sursis et de leur accorder un délai suffisant pour leur permettre de recevoir ces documents ;

Par ces motifs,

Surseoit à statuer jusqu'au 28 février ;

Les dépens du présent jugement réservés. »

Du 17 novembre 1902. — Prés.: M. Rocca ; plaid. Mes Giraud et Gautier, avocats.

Digitized by Google

Observations. — I. — Comp. la jurisprudence en cas de chargement sur allèges dans le délai fixé, Havre, 23 septembre 1897, ce Rec., XIII, p. 651 ; Rouen, 15 juillet 1885, *H.*, 85. 2. 232 ; Tribunal de l'Empire allemand, 3 octobre 1899, ce Rec., XV, p. 661 et la note ; *adde* Marseille, 6 décembre 1893, *M.*, 64. 1. 63.

II. — Il est admis que le connaissement fait foi en principe de la date d'embarquement, sauf à l'acheteur à faire la preuve contraire. Voyez Aix, 27 décembre 1896, ce Rec., XII, p. 446 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

22 janvier 1903

Assurances maritimes. Assurance contre le vol. Capitaine. Marchandise reçue. Connaissement. Défaut de réserves. Débarquement. Manquant. Vol constaté. Effraction invisible. Présomption. Vol commis en cours de transport. Assureurs. Responsabilité. Preuve contraire. Charge des assureurs.

Navire : « Mingrelie ».

En cas d'assurance contre le vol, si d'une part, le capitaine a reçu la marchandise assurée sans réserve au connaissement, et que, d'autre part, des manquants par suite de vols ont été constatés au débarquement. il y a présomption que les vols ont été commis pendant le transport maritime, alors même que les traces d'effraction étaient invisibles.

Dès lors la responsabilité des assureurs est engagée, à moins qu'ils ne fassent la preuve contraire.

Prelaz et Cie c. Assureurs.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que Prelaz et Cie ont fait couvrir par la Compagnie d'assurances défenderesse tous risques, y compris ceux de vol, afférents à diverses marchandises transitées par leurs soins, et ce pour la période comprise entre le moment de l'embarquement et celui de la mise à terre au point de destination ;

Attendu que, pour un certain nombre d'expéditions par vapeurs divers, soit pour huit d'entre elles cotées dans les conclusions des demandeurs, il a été constaté par expert à l'arrivée que des soustractions avaient été commises, que des marchandises avaient été remplacées par des pierres, chiffons et autres corps étrangers ; que les trous d'effractions n'étaient pas également apparents ; que, très caractérisées parfois, notamment pour l'expédition n° 2 par *Mingrelie*, dont le risque est seul accepté par les défendeurs, elles restaient douteuses pour la plupart des cas et parfois complètement invisibles ;

Attendu que les demandeurs ont cité leurs assureurs en paiement ; que ces derniers déclinent le risque, à l'exception du n° 2, par le motif que les assurés ne feraient pas la preuve que le vol a été opéré dans la période du transport couverte par l'assurance ;

Attendu que les Compagnies de navigation transporteurs ont reçu les diverses marchandises en litige sans aucune réserve sur leurs connaissements ; qu'elles sont donc présumées les avoir reçues en bon état de conditionnement extérieur, soit intactes ;

Attendu, d'autre part, que des manquants par suite de vols ont été constatés au débarquement ; que ces deux faits rapprochés constituent au moins une présomption que ces vols ont été commis dans le cours du transport maritime ;

Que cette présomption suffit à engager la responsabilité des assureurs, à moins que ces derniers, qui ont la charge de la preuve contraire, puissent établir que les vols ont été commis en dehors de la période couverte par l'assurance ; que, cette preuve contraire n'étant ni faite ni offerte, les demandeurs sont fondés dans leurs actions à l'encontre des assureurs ;

Attendu, au surplus, que les assurés ont pris au débarquement toutes les mesures nécessaires pour assurer la sincérité des constatations et mettre les assureurs à même de conserver et sauvegarder leurs droits et recours ;

Qu'ils ont procédé en la présence des représentants attitrés des assureurs ;

Par ces motifs,

Condamne la Compagnie défenderesse à payer à Prelaz et Cie la somme de 2.759 fr. 70, montant des causes diverses de la demande, avec intérêts de droit et dépens. »

Digitized by Google

Du 22 janvier 1903. — Prés. : M. Dauphin ; plaid. : Mes Gautier et Estrangin, avocats.

OBSERVATION. — Voyez conf. Seine, 16 février 1884 ; Paris, 22 mars 1885, ce Rec., I, p. 104.

Les polices d'assurances contre le vol stipulent souvent que « les risques ne sont à la charge de l'assureur qu'en tant que les colis porteront des traces d'effraction régulièrement et immédiatement constatées à leur arrivée à destination ». Voyez à ce sujet le compte-rendu de la *Conférence internationale des assureurs contre les risques maritimes et de transport,* Paris 1900, ce Rec., XVI, pp. 305 et 311. Comp. une espèce où les assureurs ont été déclarés irresponsables par application de cette clause : Seine, 3 novembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 346. Sans rechercher l'utilité de cette clause, on peut remarquer que le jugement rapporté, en dehors de toute stipulation particulière à cet égard, n'admet la responsabilité des assureurs que parce qu'il est établi que des traces d'effraction ont été régulièrement constatées à l'arrivée.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

5 février 1903

Connaissement. Clause « les réclamations (claims) seront réglées à Londres ». Généralité d'application. Attribution de compétence.

La clause du connaissement portant que toutes les réclamations (claims) *contre le navire seront réglées à Londres, constitue une véritable attribution de compétence, le mot* claims *comprenant toutes les réclamations et, par suite, les réclamations en justice.*

ABOUDY ET Cie c. BUKNALL BROTHERS, ET STRICH ET Cie.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Attendu que Aboudy et Cie réclament à Buknall brothers, armateurs à Londres, la somme de 1.202 fr. 45, montant de manquants de marchandises embarquées par eux sur divers navires partis du port de Marseille ; que les défendeurs ont appelé en garantie Strich et Cie ;

Digitized by Google

Que les sieurs Buknall brothers opposent à cette demande l'exception d'incompétence basée sur l'article 18 de la police aux termes de laquelle toutes les réclamations contre les vapeurs de cette Compagnie seront réglées à Londres (all claims this Company steamers to be setled in London); qu'il y a lieu de rechercher dans les termes de la police l'intention des parties ;

Attendu que le terme assez général de réclamations (claims) comprend les réclamations de toutes sortes et, par suite, des réclamations en justice ; que c'est bien là une attribution de juridiction telle que l'admet la jurisprudence basée sur la liberté des conventions (art. 1134 du Code civil) ;

Que, dans une correspondance, les armateurs ont pu indiquer que les réclamations seraient adressées à MM. Savon frères à Marseille, sans que cette circonstance pût être considérée comme une dérogation aux termes très précis du connaissement ; qu'il y a lieu de se déclarer incompétent ;

Pour ces motifs,

Se déclare incompétent ; renvoie parties et matières devant qui de droit ;

Condamne Aboudy aux dépens. »

Du 5 février 1903. — Prés. : M. Dauphin ; plaid. : Mes Bonnafons, Estier et Estrangin, avocats.

Observation. — Voyez un arrêt qui a interprété dans le même sens une clause identique, Rouen, 11 novembre 1889, ce Rec., V, p. 477.

Sur la validité des clauses attribuant compétence aux tribunaux étrangers, voyez Cassation, 1er février 1898, *ibid.*, XIII, p. 605 et la note ; Tables générales, vo *Connaissement*, no 210.

Digitized by Google

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

13 mars 1903

Vente « coût, fret et assurance, poids délivré ». Clause tant pour cent en plus ou en moins. Acheteur. Réception et disposition du minimum. Coacheteurs. Même navire. Réception d'une part inférieure au minimum. Acheteur. Demande de restitution. Inadmissibilité.

Navire : « Prince Waldemar ».

Dans une vente « coût, fret et assurance, paiement sur poids délivré », tant pour cent en plus ou en moins, l'acheteur, qui a reçu le minimum de tolérance, ne peut ensuite demander à restituer une portion sous le prétexte que ses coacheteurs, réceptionnaires par le même navire, n'ont pas reçu le minimum auquel ils avaient droit.

Il en est ainsi alors surtout que, l'acheteur ayant disposé de la marchandise, les choses ne sont plus entières.

Ch. Diémer et Cie c. Perdomo et Cie.

Jugement.

« Le Tribunal,

Attendu que Perdomo et Cie ont vendu verbalement à Ch. Diémer et Cie 12.500 kgs coprah, quantité fixe, poids délivré, avec cette condition que les excédents ou les manquants sur la quantité vendue seraient à régler sur la base du cours au jour de l'arrivée, sans qu'ils puissent excéder 10 o/o en moins ou 5 o/o en plus ;

Attendu que, par *Prince Waldemar*, Perdomo et Cie ont livré et les acheteurs ont reçu la quantité de 11.250 kgs, représentant exactement les 90 o/o de la quantité vendue ; que les acheteurs ont enlevé la marchandise ; qu'ils l'ont payée et qu'ils en ont disposé ;

Attendu que les dits acheteurs prétendent aujourd'hui revenir sur cette réception et sur ce règlement par le motif que les autres acheteurs de Perdomo et Cie et réceptionnaires par le même *Prince Waldemer* n'auraient reçu sur leurs contrats que 88 o/o environ au lieu de 90 o/o ; qu'ils demandent à être placés sur le même pied, à restituer 250 kgs qui seraient répartis au prorata entre tous leurs coacheteurs et, une fois

Digitized by Google

cette restitution opérée, en faire résulter cette conséquence que, n'ayant pas reçu un minimum de 90 o/o, ils seraient déchargés de l'obligation de régler la différence sur les 10 o/o de marge ;

Attendu que ce système est inadmissible ; que Ch. Diémer et Cie, acheteurs de 12.500 kgs, avec une tolérance en moins de 10 o/o, en recevant 11.250 kgs, ont reçu très exactement ce à quoi ils avaient droit ; que les vendeurs ont rempli leurs engagements à leur égard ; que les dits acheteurs sont sans qualité pour critiquer la manière dont leurs vendeurs ont exécuté leurs engagements avec d'autres acheteurs qui ne sont pas en cause et dont les contrats leur sont totalement étrangers ; que, si, dans certains cas particuliers, le Tribunal a pu ordonner la répartition du déficit d'une cargaison entre divers réceptionnaires agissant à l'encontre les uns des autres et subissant les conséquences communes d'un événement, cause du déficit, il ne saurait être de même dans les rapports des vendeurs et des acheteurs, surtout lorsque, comme dans l'espèce, les acheteurs se plaignent d'avoir trop reçu et prétendent restituer une fraction, uniquement pour pouvoir se placer ensuite dans la situation de n'avoir pas assez reçu ; qu'il n'y a dans le système des demandeurs qu'une combinaison trop ingénieuse, une sorte de jeu destiné à entraîner une sorte de résiliation à l'encontre des vendeurs qui ont rempli tous leurs engagements à leur égard ;

Attendu, au surplus, que les choses ne sont plus entières ; que Diémer et Cie, qui ont pris livraison et disposé de la marchandise, se reconnaissent eux-mêmes hors d'état de pouvoir restituer la partie de la marchandise, selon eux, reçue en trop ; qu'ils n'offriraient qu'une marchandise analogue, provenant d'un autre chargement ; que ce fait seul suffirait à les rendre irrecevables dans leur prétention ;

Par ces motifs,

Déboute Diémer et Cie de leur demande et les condamne aux dépens. »

Du 13 mars 1903. — Prés. : M. G. Boyer, prés. ; plaid. : Mes Couve et Autran, avocats.

Observation. — Ainsi que l'indique le jugement rapporté, les tribunaux ont ordonné, dans certains cas, la répartition du déficit entre les divers réceptionnaires. Voyez Marseille, 28 septembre 1894, ce Rec., X, p. 608 ; 1er juin 1899, *ibid.*,

Digitized by Google

XV, p. 140 et les notes sous ces décisions ; Rouen, 6 décembre 1893, *ibid.*, IX, p. 531. Comp. Cassation, 18 juillet 1900, *ibid.*, XVI, p. 148 et la note ; Marseille, 10 mai et 1er juin 1860, *M.*, 60, 1. 155.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

17 mars 1903

Connaissement à personne dénommée. Capitaine. Livraison. Obligation de s'assurer de l'identité du destinataire et d'obtenir décharge. Remise ou production du connaissement. Non obligation. Chargeur. Vente. Destinataire. Défaut de paiement. Non détention du connaissement. Capitaine. Livraison. Absence de faute. Clause de livraison contre remise du connaissement. Intérêt du transporteur. Chargeur. Impossibilité de s'en prévaloir.

Le capitaine, qui a délivré un connaissement à personne dénommée, n'est tenu, avant de livrer au destinataire, que de s'assurer de son identité et de se faire donner décharge ; il n'est pas obligé d'exiger la remise ou la production du connaissement.

Il n'est donc pas en faute pour avoir livré la marchandise au destinataire désigné, alors que celui-ci, n'ayant pas payé le chargeur, son vendeur, n'était pas en possession du connaissement.

Il importe peu qu'aux termes du connaissement, la marchandise doive être livrée contre remise de ce titre, une pareille clause étant stipulée dans l'intérêt du transporteur et le chargeur ne pouvant s'en prévaloir.

Cailhol-Tornatore c. Compagnie Valenciana.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que Cailhol-Tornatore a chargé à bord d'un des vapeurs de la compagnie défenderesse 65 caisses dattes embarquées suivant connaissement à personne dénommée à l'adresse du sieur Baldiris à Barcelone ;

Attendu que la compagnie défenderesse a exécuté son man-

Digitized by Google

dat; qu'elle a remis la marchandise à son destinataire, le sieur Baldiris, qui en a donné décharge;

Attendu que Cailhol-Tornatore reproche à la compagnie défenderesse d'avoir commis une faute lourde en livrant la marchandise sans exiger la production préalable du connaissement;

Attendu que, le connaissement étant nominatif, la compagnie défenderesse avait pris l'engagement de transporter la marchandise et de la remettre à une personne déterminée, le sieur Baldiris, à Barcelone; qu'elle n'avait contracté d'autre obligation que celle de s'assurer préalablement, par un moyen quelconque, de l'identité du réceptionnaire désigné et de se faire décharger par ce dernier;

Attendu que l'indication inscrite dans le connaissement que la marchandise sera délivrée contre sa remise est, lorsqu'il s'agit d'un titre nominatif, l'indication d'une mesure que la compagnie transporteur stipule dans son intérêt et pour s'éviter, à la livraison, des recherches sur l'identité et la qualité de celui qui se présente comme destinataire inscrit sur le connaissement; mais cette indication ne saurait donner aucun droit contre le transporteur qui a livré la marchandise au destinataire, au chargeur qui, s'il voulait ne faire délivrer la marchandise qu'après paiement de la traite qui en représentait la valeur, devait faire un connaissement à ordre. lequel n'aurait été remis et endossé au destinataire qu'après paiement, la compagnie de navigation devant alors exiger la production préalable du connaissement créé à ordre pour spécialiser finalement le propriétaire de la marchandise;

Attendu que, si Cailhol-Tornatore avait voulu, comme dans l'espèce, s'assurer les avantages d'une traite documentaire jointe au connaissement, il aurait dû faire son connaissement à ordre; qu'en prétendant joindre une traite documentaire à un connaissement à personne dénommée, il commettait une faute et s'exposait, comme l'événement l'a démontré, à ne pouvoir atteindre le but poursuivi;

Par ces motifs,

Déboute Cailhol-Tornatore de sa demande et le condamne aux dépens. »

Du 17 mars 1903. — Présid. : M. G. Boyer, présid.; plaid. : Mes Ardisson de Perdiguier et Artaud, avocats.

Observation. — Voyez Bordeaux, 2 novembre 1891, ce

Digitized by Google

Rec., VII, p. 560 ; 27 décembre 1892, *ibid* , VIII, p. 652 et les notes.

La Cour d'Alger a cependant jugé que le capitaine commettait une faute en délivrant la marchandise au destinataire désigné, sans exiger la remise du connaissement à personne dénommée ; mais, dans l'espèce, le transporteur savait que le connaissement avait été remis à une banque avec les traites tirées sur le destinataire, et la Cour a décidé que cette connaissance est, aux termes de l'article 109 C. com , de nature à tenir lieu de la signification exigée par l'article 1690 C. civ. Voyez Alger, 15 novembre 1893, ce Rec., X, p. 28 et la note. On admet généralement, au contraire, que les formalités exigées par l'article 1690 C. civ. ne peuvent être suppléées. Voyez, pour le connaissement à personne dénommée. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 701 ; Athènes, 1899 (n° 1578), ce Rec., XVI, p. 571. Comp. Cassation, 13 août 1879, *H.*, 80. 2. 218 ; pour les polices d'assurances nominatives, voyez Havre. 20 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 649 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ALLEMANDE (1)

Par **M. L. KOCH**, avocat à Marseille.

TRIBUNAL DE L'EMPIRE

28 février 1903

Assurances maritimes. Réticence de l'assuré. Absence de relation de causalité entre le fait dissimulé et le sinistre. Validité du contrat. Définition de la cause. Cause immédiate. Police. Fortunes de mer. Risque couvert. Vices d'arrimage. Risque excepté. Perte par fortune de mer. Cause indirecte. Chargement sur le pont. Vice d'arrimage. Assureurs. Responsabilité.

Navire : « Margaretha ».

En matière d'assurances maritimes, la réticence de la part de l'assuré sur une circonstance essentielle à l'appréciation

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 697.

du risque n'est de nature à entraîner la nullité de l'assurance que si ce fait a été précisément la cause de la perte ou de l'avarie des choses assurées.

Par cause, il faut entendre la cause immédiate et non la cause éloignée.

Lors donc que la police couvre « la perte ou les avaries dues à une fortune de mer » et excepte de l'assurance « les avaries ou la perte causées par un vice d'arrimage, la pluie ou les intempéries », elle doit être interprétée en ce sens que. toutes les fois que la perte ou l'avarie des objets assurés aura pour cause directe une fortune de mer, les assureurs seront responsables, quelle que soit la cause indirecte de ce sinistre, qu'il soit dû à un vice d'arrimage ou au mauvais temps. Autrement le contrat serait sans objet, il n'y aurait, pour ainsi dire, pas d'assurance.

Par suite, lorsqu'à la suite d'une fortune de mer, le navire et la cargaison ont coulé, bien que le sinistre puisse être attribué au chargement sur le pont d'une partie de la cargaison, ce qui a enlevé sa stabilité au navire, les assureurs sont tenus, et le fait par l'assuré de n'avoir pas déclaré ce mode de chargement lors de la conclusion du contrat, en admettant qu'il en ait eu connaissance à ce moment, ne constitue pas une réticence capable d'annuler le contrat.

HASTEDT C. DIE DEUTSCHE TRANSPORT-VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT.

Du 28 février 1903. — 1re chambre.

OBSERVATION. — Comp Naples, 24 juillet 1901, ce Rec., XVII, p. 225 et la note.

Digitized by Google

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

23 février 1903

Assistance maritime. §§ 740, 748 C. com. Sauvetage de l'équipage d'un navire en détresse. Droit à indemnité. Conditions. Sauvetage de l'équipage, du navire et de la cargaison par les mêmes personnes ou par les efforts combinés de diverses personnes. Unité de temps et identité de péril. Sauvetage de l'équipage. Action isolée. Navire sauvé par un autre navire. Action indépendante. Sauveteurs de l'équipage. Absence de droit à indemnité.

Navires : « Adolphine », « Tell » et « Lancaster ».

Aux termes du paragraphe 740 du Code de commerce, ont droit à une indemnité d'assistance les personnes qui ont sauvé le navire et la cargaison ou l'un d'eux d'un péril imminent de perte ; par des considérations d'humanité, le paragraphe 748 donne également droit à l'indemnité d'assistance aux personnes qui, dans le même temps, ont sauvé l'équipage du navire exposé au même péril.

Il faut donc, pour donner droit à cette indemnité, que le navire, la cargaison et l'équipage aient été exposés au même danger de perte et qu'ils aient été sauvés au cours du même événement de mer soit par les mêmes personnes, soit séparément par des personnes unissant leurs efforts dans la même intention.

Par suite, aucune indemnité n'est due au navire qui a sauvé l'équipage d'un autre navire en danger de perte, sans s'occuper également de ce navire et de sa cargaison, alors que, postérieurement, un autre navire, dans une action tout à fait indépendante, a pris à la remorque et mis en sûreté le navire abandonné à son sort et la cargaison.

SCHULTE ET BRUNS c. KAGERUP DAUGHTY AND C°.

Du 23 février 1903. — 4° chambre.

OBSERVATION. — Aux termes de la loi allemande, le sauvetage *isolé* de l'équipage d'un navire en détresse ne donne aucun droit à une indemnité d'assistance. Comp. Bordeaux, 8 juillet 1896, ce Rec., XII, p. 437.

Digitized by Google

TRIBUNAL SUPÉRIEUR HANSÉATIQUE

23 avril 1903

Assistance maritime. Navires appartenant au même armateur. Contrat d'assistance passé entre les deux capitaines. Capitaines mandataires de l'armateur. Contrat avec soi-même. Impossibilité juridique. Droits des créanciers sur chaque navire. Intérêts distincts. Possibilité d'action en indemnité. Armateur. Action en indemnité contre les assureurs du navire assisté. Conditions. Usure du navire assistant. Obligation d'atténuer le dommage.

Navires : « Hertha » et « Lina II ».

Un contrat d'assistance maritime passé entre les capitaines de deux navires appartenant au même armateur n'existe pas, les capitaires représentent en effet l'armateur dont ils sont les mandataires, il s'agirait donc d'un contrat conclu avec soi-même, c'est-à dire d'une impossibilité juridique. La distinction des droits et des intérêts des créanciers de chacun des navires rend possible pour eux une action en indemnité pour assistance, et l'armateur a également une action contre les assureurs du navire assisté, mais seulement pour l'usure du navire assistant par l'effet du remorquage et à la condition qu'il justifie avoir diminué le dommage dans la mesure du possible.

Wilhelm Beyer c. Die Dusseldorfer Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft fur See-Fluss-und Landstransport.

JUGEMENT

« Le 11 février 1901 le navire *Hertha* donna assistance au navire *Lina II*, désemparé de son hélice, et le remorqua dans le port de Hambourg. Un contrat avait été, au préalable, conclu entre les capitaines des deux navires et l'indemnité d'assistance fixée à 4.500 marks.

Les deux navires appartiennent au même armateur.

Sans doute, l'évolution du droit conduit à reconnaître l'existence de droits attachés aux choses elles-mêmes, mais elle ne peut encore faire admettre la possibilité d'un contrat avec soi-même.

Une même personne, il est vrai, peut contracter avec elle-

Digitized by Google

même, soit directement, soit par mandataire, mais il faut qu'elle représente deux ordres de droits distincts, deux sphères juridiques différentes. Ainsi, est valable le contrat passé entre deux sociétés, personnes juridiques distinctes, bien que conclu en fait par la même personne, leur administrateur à l'une et à l'autre

Mais est inadmissible en droit, incompréhensible en bon sens, le contrat qu'une personne conclut avec elle-même en la même qualité juridique. La présence d'un ou de deux mandataires au contrat, en l'espèce, des capitaines des deux navires appartenant au demandeur, importe peu, puisque le mandataire représente la personne juridique de son mandant et que, par suite, les deux parties contractantes ne font qu'une seule et même personne.

On ne peut toutefois méconnaître que dans la fortune générale de l'armateur sa fortune de mer occupe une place distincte et que les règles d'une comptabilité précise exigent l'ouverture sur ses livres d'un compte spécial à chacun des navires portant mention de ses créances contre les autres. Cette mesure juridiquement a son importance à l'égard des droits que des tiers peuvent avoir sur l'un ou l'autre de ces navires. Ainsi les créanciers du navire *Hertha* peuvent avoir intérêt à ce que la perte de valeur qu'il a subie par suite de l'usure provenant du remorquage soit mise à la charge du navire *Lina II* dont la valeur est le gage d'autres créanciers.

Mais lorsque les droits des tiers ne sont pas en cause et qu'il ne s'agit que de la seule créance de la personne même naturelle ou morale, à laquelle appartiennent les deux navires, il ne peut être question ni de contrat, ni de droits et obligations résultant de l'assistance donnée.

Ce n'est que contre l'assureur du navire assisté que l'armateur peut avoir une action pour indemnité d'assistance pour l'usure subie par le navire assistant, mais tout autant qu'il aura accompli son obligation de diminuer le dommage dans la mesure du possible. »

Du 25 avril 1903. — 3e chambre.

Observation. — La décision qui précède est en contradiction avec la doctrine actuelle en matière d'assistance maritime. Sans doute, le contrat qu'une personne passerait avec elle-même en la même qualité juridique en droit est une

Digitized by Google

impossibilité. Mais est-il bien exact de dire que les capitaines en signant le contrat d'assistance ne représentent que l'armateur propriétaire des deux navires ? Sur chaque navire est engagé un faisceau d'intérêts différents, ceux de l'armateur, sans doute, mais aussi ceux des créanciers de la coque, ceux des chargeurs et des intéressés sur la cargaison et enfin ceux des assureurs, n'y a-t-il pas là « ces deux ordres de droits distincts, ces deux sphères juridiques différentes », dont parle l'arrêt, qui suffisent à la validité d'un contrat, bien que passé par une même personne qui les représentent l'une et l'autre ? D'autre part, les capitaines, en cours de voyage, ne sont-ils pas, dans un certain sens, les représentants légaux de tous les intéressés sur leur navire ? Voyez O. Marais, *Assistance maritime, assistance par le propriétaire*, ce Rec., XV, p. 841 ; Marseille, 19 octobre 1900, *ibid.*, XVI, p. 204 et les notes ; Aix, 17 décembre 1901, *ibid.*, XVII, p. 312 ; Havre, 20 septembre 1899, *ibid.*, XV, p. 89 ; Rouen, 11 avril 1900, *ibid.*, XVI, p. 17 et les notes.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ANGLAISE (1)

Par **M. F. C. Autran**, avocat, docteur en droit.

HAUTE COUR DE JUSTICE

18 mars 1903

Assurance maritime. Arrêt de puissance. Risque accepté. Impossibilité de débarquer les marchandises dans un port étranger, due à un ordre des autorités interdisant le débarquement. Police. Clause de franchise de capture, saisie ou détention. Responsabilité des assureurs.

Navire : « Bellevue ».

L'impossibilité de débarquer des marchandises dans un port étranger, due à un ordre des autorités interdisant le débarquement constitue un arrêt de puissance, ce risque est couvert par la clause de la police d'assurance garantissant l'assuré contre « arrêt, rétention ou détention de prince ou de

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, page 707.

Digitized by Google

peuple »; cette clause doit l'emporter sur celle de la police portant franchise de « capture, saisie ou détention » qui n'est pas applicable en l'espèce et aurait pour résultat d'affranchir les assureurs de toute responsabilité.

MILLER C. LAW ACCIDENT INSURANCE SOCIETY.

Du bétail fut assuré pour un voyage de Liverpool à Buenos-Ayres, aux conditions du Lloyd, renfermant entre autres clauses la garantie contre « arrêt, rétention ou détention de prince ou de peuple ».

A l'arrivée à Buenos-Ayres, on trouva le bétail atteint d'une maladie contagieuse et les autorités locales refusèrent d'autoriser le débarquement, le gouvernement de la République Argentine, avant l'embarquement du bétail en question, ayant promulgué un décret qui interdisait l'importation du bétail atteint de maladies contagieuses.

Le bétail fut débarqué dans un autre port et vendu à perte, ce dont les chargeurs demandèrent la réparation aux assureurs.

Décidé, en s'écartant sur ce point de l'opinion de M. le juge Bigham, qu'il s'agissait là d'une perte couverte par la clause garantissant contre les « arrêts, rétentions ou détentions de tous rois, princes et peuples ».

Mais, décidé conformément à l'opinion du susdit juge, que la clause de franchise relative aux « capture, saisie ou détention », si elle était applicable, affranchirait les assureurs de toute responsabilité.

Du 18 mars 1903. — Cour d'appel. — Devant MM. Vaughan Williams, Stirling et Mathew; plaid.: MM. J. A. Hamilton, K. C., et Maurice Hill et Scrutton, K. C., et Loehnis.

OBSERVATION. — Voyez le texte de la décision dans *Times Law Reports* vol. XIX, p, 331 ; et la décision confirmée par la présente, Haute Cour de Justice, 16 avril 1902, ce Rec., XVII, p. 771 et la note.

Digitized by Google

HAUTE COUR DE JUSTICE

30 mars 1903

Abordage. Brouillard. Vapeur transatlantique. Vitesse de 6 nœuds 1/3. Vitesse exagérée. Art. 16 du Règlement international. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation de stopper. Contravention au Règlement. Faute commune.

Navires : « Océanic » et « Vincora ».

En temps de brouillard, une vitesse de six nœuds 1/3 est une vitesse exagérée même pour un vapeur faisant la traversée de l'Atlantique.

D'autre part, commet une faute le navire qui, malgré les prescriptions de l'article 16 du Règlement international pour prévenir les abordages, n'a pas stoppé en entendant le sifflet de brume d'un autre navire.

L'abordage survenu dans ces conditions est dû à la faute commune.

Oceanic steam navigation company c. Waterford steam ship compagny.

Conformément à la décision rendue par la Cour d'appel qui avait confirmé la décision du président de la Division de l'Amirauté, la Chambre des Lords vient de décider qu'une vitesse de six nœuds 1/3 dans un brouillard épais, pendant un voyage dans le canal de Saint-Georges, n'était pas une vitesse modérée dans le sens de l'art. 16 du Règlement international pour prévenir les abordages, et cela, même quand il s'agit d'un grand paquebot faisant la traversée de l'Atlantique.

D'autre part, l'autre navire, en l'espèce le navire abordé, est en faute pour ne pas avoir stoppé immédiatement en entendant le sifflet de l'autre navire.

En l'état de ces circonstances il y a lieu de déclarer l'abordage dû à la faute commune.

Du 30 mars 1903. — Chambre des Lords. — Devant le Lord Chancelier, Lord Macnaghten, Lord Shand, Lord Davey, Lord Robertson et Lord Lindley. Plaid. : MM. Robson, K. C., Butler Aspinall, K. C., et Dawson Miller, pour les appe-

Digitized by Google

lants; MM. Pickford, K. C., Laing, K. C., et Christopher Head, pour les intimés.

Observation. — Voyez le texte de cette décision *Times Law Reports*, vol. XIX. p. 464; sur l'interprétation de l'article 16 du Règlement, la vitesse et l'obligation de stopper, voyez Haute Cour de Justice, 10 avril 1902, ce Rec., XVIII, p. 707 et la note; 8 avril 1903, *ibid.*, XVIII, p. 890.

HAUTE COUR DE JUSTICE

1er avril 1903

Affrètement à temps. Charte partie. Capitaine agent de l'affréteur pour signer les connaissements. Sous-affrètement. Irresponsabilité du propriétaire du navire à raison des connaissements signés par le capitaine.

Navire: « Huddersfield »

Lorsque au cours d'un affrètement en *time-charter* le navire est sous-affrété et que le capitaine agit comme agent des affréteurs pour la signature des connaissements, le propriétaire du navire ne peut être rendu responsable à raison des connaissements signés par le capitaine.

Harrison c. Huddersfield steam ship Co.

Le navire *Huddersfield* avait été affrété le 17 novembre 1900 pour une période de 24 mois à MM. Barrs, Dunwoodey et Co, de Pensacola. Le 15 novembre 1901, pendant le cours de l'affrètement, les affréteurs sous-affrétèrent le vapeur en question à une société de Pensacola nommée Howe et Co.

Pendant le cours de ce sous-affrètement le capitaine signa des connaissements où les mots imprimés « *As Master* » furent effacés et remplacés par ceux « As Agent for time Charterers ».

D'autres circonstances de la cause indiquaient que le capitaine avait nettement précisé aux chargeurs qu'il n'agissait pas en sa qualité de capitaine représentant l'armement.

Dans ces circonstances le juge a décidé que la responsabilité des propriétaires du navire n'était pas engagée à raison d'un manquant sur la cargaison alléguée par les chargeurs.

Digitized by Google

Du 1er avril 1903. — Division du Banc du Roi. — Devant M. le juge Walton ; plaid. : MM. Horridge, K. C., et F. S. Smith, Pickford, K. C., et Leslie Scott.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Times Law Reports*, vol. XIX, p. 386 ; Haute-Cour de Justice, 27-28 juillet 1899, ce Rec. XV, p. 482 ; Anvers, 27 septembre 1900, *ibid.*, XVI, p. 544 et les notes.

HAUTE COUR DE JUSTICE

8 avril 1903

Abordage. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Audition du sifflet de brume d'un navire sur l'avant. Obligation de stopper. Audition des sifflets de navires de position incertaine. Obligation de stopper. Contravention au règlement. Faute commune.

Navires : « Bittern » et « Koning Willem I ».

Aux termes de l'article 16 du Règlement international pour prévenir les abordages, tout navire, par temps de brume, entendant sur l'avant le sifflet de brume d'un autre navire, doit stopper, il doit stopper également lorsque dans un épais brouillard il entend les sifflets de navires dont la position est incertaine.

L'abordage causé par la violation du Règlement de la part des deux navires est dû à la faute commune.

Le 13 avril 1902, à 4 heures du matin, près de Dungeness, une collision eut lieu entre le vapeur anglais *Bittern* et le vapeur hollandais *Koning Willem I*. La brume était intense.

Le *Bittern* soutenait que ses machines tournaient *dead slow*, soit environ 3 nœuds à l'heure, et que le sifflet de brume marchait. Le sifflet du *Koning Willem* fut entendu loin sur l'avant à droite et, un instant après, sur l'avant à gauche. La barre fut alors mise à bâbord et la marche reprit dans cette nouvelle direction. On aperçut alors, par le travers bâbord, à deux longueurs de navire, les feux du *Koning Willem*. Le *Bittern* fit bâbord toute et partit à toute vitesse, mais cette manœuvre n'empêcha pas le *Koning Willem* de venir donner en plein à la hauteur de la chambre des machi-

Digitized by Google

nes du *Bittern* et d'y faire une telle brèche que le *Bittern* dut aller s'échouer immédiatement à la côte.

Le *Bittern* prétendait que le *Koning Willem* avait enfreint trois articles du Règlement international et qu'il avait mis barre bâbord sur lui.

Le *Koning Willem* répondait qu'il marchait depuis 1 h. 30 du matin à très petite vitesse en donnant du signal de brume et s'arrêtant de temps en temps pour déterminer la position des signaux phoniques qu'on entendait A un moment, il entendit à tribord avant deux sons de sifflets de brume différents, puis deux autres qui semblaient plus éloignés, puis un dernier, qui fut entendu tout près, et, presque aussitôt, le feu de tête de mât et le feu vert du *Bittern* surgirent du brouillard sur tribord à l'avant. La vapeur fut renversée mais la collision ne put être évitée.

Le *Bittern* avait violé l'article 16, alinéa 2, du Règlement international sur les abordages. Cela ne faisait pas de doute. Cet article commande en effet de stopper quand on entend sur l'avant de son travers le signal de brume d'un navire, ce qui n'avait pas été fait.

Quant au *Koning Willem*, l'allégation qu'il avait mis barre bâbord sur le *Bittern* ayant été reconnue inexacte, les navires s'opposant leur bâbord et non leur tribord, restait la violation du même article 16.

Le *Koning Willem* soutenait que, son allure étant excessivement lente, s'il n'avait pas stoppé, c'est que le signal lui paraissait très lointain et qu'il voulait le déterminer auparavant. Il fit stopper dès qu'il l'entendit plus près. Le juge répondit et avec lui les Trinity Masters que pareille détermination, dans un épais brouillard, était chose impossible et il donna lecture de l'article 18 *du Channel Pilot* ainsi conçu : *Sound is conveyed in a very capricious way through the atmosphere A part from wind, large areas of silence have been fond in different directions and at different distances from the origine of a sound, even in a clear weather. Therefore too much confidence should not be felt in hearing a fog signal.*

Il s'appuya aussi sur l'opinion rapportée dans le cas du *Bernard Hall* et du *Holyrood*. (9 Asp. Cases N. S., p. 301), et qui était cependant quelque peu différente en ce qu'elle reprochait simplement au navire critiqué de n'avoir pas stoppé

Digitized by Google

ses machines momentanément pour mieux reconnaître d'où venait le son et non pas pour arrêter sa marche.

Sir Francis Jeune avait décidé que le *Holyrood*, hors la brume, n'était pas soumis à l'article 16 du Règlement international vis-à-vis du *Bernall Hall* qui s'y trouvait et signalait sa présence par son sifflet de brume, mais devait cependant s'arrêter pour déterminer l'endroit d'où venait le son.

C'est à ce point de vue que M. Bucknill a fait appel à l'autorité de Sir Francis Jeune, pour décider avec les Elder Brethren que, pour déterminer l'endroit d'où vient un son de brume, il faut arrêter ses propres machines dont le bruit est de nature à vicier toute observation.

Mais il est allé plus loin. En effet, il décide : *Dans un brouillard dense, entendant des navires autour de lui, tout navigateur doit stopper immédiatement.* L'abordage est donc dû à la faute commune des deux navires.

Du 8 avril 1903. — Division de l'amirauté. — Devant M. Bucknill, juge.

Observation. — Voyez sur l'interprétation de l'article 16 du Règlement international, Haute Cour de Justice, 10 avril 1902, ce Rec., XVIII, p. 707 et la jurisprudence en note ; 30 mars 1903, *ibid*, XVIII, p. 888.

Digitized by Google

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE BELGE (1)

Par **M. A. MAETERLINCK**, docteur en philosophie et en lettres, avocat à Anvers.

COUR D'APPEL DE BRUXELLES

6 janvier 1903

Abordage. Faute des deux navires. Obligation « in solidum ». Conditions. Relation nécessaire entre chaque faute et la totalité du dommage. Conséquences de chaque faute. Détermination. Impossibilité. Arrêt. Répartition et distinction des responsabilités. Co-auteurs du quasi-délit. Réparation des dommages. Répartition entre eux. Absence de solidarité.

Navires : « Bonn » et « Blairgowrie ».

La réparation d'un fait dommageable survenu par les fautes distinctes de plusieurs personnes ne peut être ordonnée *in solidum* contre chacun des co-auteurs du quasi-délit, au profit de la partie lésée, que lorsqu'il y a entre chaque faute et la totalité du dommage une relation directe et nécessaire, et qu'il est impossible de déterminer la mesure dans laquelle chacune de ces fautes a causé le fait dommageable dont il est dû réparation.

Lorsqu'un arrêt interlocutoire a déterminé l'influence que chacune des fautes commises avait eue sur l'abordage, il a fixé la mesure dans laquelle les faits relevés à la charge des deux capitaines avaient coopéré à la réalisation du sinistre et la proportion dans laquelle les parties étaient tenues à la réparation du dommage, tant dans leurs rapports entre eux que vis-à-vis des tiers.

CAP. VON BORREL C. CAP. SIMLAIR-MONSON ET VERSPREEUWEN.

ARRÊT

« LA COUR,

Attendu que si les co-auteurs d'un quasi-délit peuvent être déclarés responsables *in solidum* des conséquences d'un dommage, c'est par extension et par une application aux

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 714.

Digitized by Google

matières civiles, pour les engagements qui se forment sans convention, du principe de la solidarité édicté par l'article 50 du Code pénal ;

Que la solidarité trouve son fondement dans le concours légalement présumé des co-auteurs du fait générateur de l'obligation ;

Que, pour justifier cette application de la solidarité, on invoque l'impossibilité qu'il y aurait de délimiter, dans l'imputabilité d'un fait unique, les conséquences des fautes commises par les différents agents qui y ont simultanément concouru ; que la solidarité résulterait ainsi de l'indivisibilité dans le fait dommageable auquel tous les agents ont participé par une faute commune ;

Attendu que l'application de ce principe relatif à la réparation du dommage causé par un quasi-délit imputable à plusieurs agents doit être limitée aux seuls cas où il y a impossibilité de déterminer la mesure dans laquelle chacun a participé à la faute génératrice du dommage ;

Que la réparation, dès lors, du fait dommageable survenu par les fautes distinctes de plusieurs personnes ne peut être ordonnée *in solidum* contre chacun des co-auteurs du quasi-délit, au profit de la partie lésée, que lorsqu'il y a entre chaque faute et la totalité du dommage une relation directe et nécessaire;

Attendu que l'arrêt de cette Cour du 31 décembre 1901, appréciant les circonstances dans lesquelles s'était produit l'abordage et les fautes commises par le capitaine du *Bonn* et par celui du *Blairgowrie*, a décidé, par application de l'article 229 du Code de commerce, qu'il serait fait une masse de tous les dommages, lesquels seront supportés par moitié pour chacun des deux navires;

Que la Cour a ainsi fixé la mesure dans laquelle les deux capitaines avaient coopéré à l'abordage et déterminé l'importance des fautes commises d'une part par l'abordeur, d'autre part par l'abordé, et réglé la part pour laquelle chacun d'eux devait participer au règlement des indemnités ;

Que cette détermination des parts faite par l'arrêt susvisé l'a été, en ce qui concerne l'imputation des fautes respectives et l'influence qu'elles ont eue sur le dommage causé, en fixant la proportion dans laquelle les deux capitaines ont coopéré à l'abordage et celle pour laquelle ils seront tenus à la réparation, et non pas seulement pour régler, dans leurs rapports

Digitized by Google

réciproques, les quotités pour lesquelles les deux parties devraient entre elles définitivement contribuer aux conséquences préjudiciables de cet abordage ;

Attendu que les fautes relevées par l'arrêt à charge de chacun des capitaines, bien que s'étant produites simultanément, n'en constituent pas moins des faits distincts et dont les conséquences, par rapport à la réparation du dommage, ont pu être appréciées eu égard à la proportion dans laquelle chaque partie y avait coopéré ;

Attendu qu'une relation directe et nécessaire entre chaque faute commise par les deux capitaines et la totalité du dommage éprouvé n'est nullement démontrée dans l'espèce ; qu'il n'est pas invraisemblable d'admettre que si le *Blairgowrie* avait suivi sa route réglementaire, l'abordage, alors même qu'il se serait produit, n'aurait pas eu, surtout en ce qui concerne la cargaison, les conséquences préjudiciables constatées par les experts nautiques ; qu'il suffisait, en effet, que le *Blairgowrie* ne se présentât pas sur l'angle relevé à l'expertise et ne fît pas la manœuvre incriminée pour que l'abordage, tout en causant des avaries aux bâtiments en collision, ne produisît pas la brèche profonde qui est venue atteindre le chargement de bois destiné à Verspreeuwen et Cie ;

Attendu que l'arrêt susvisé, en déterminant l'influence que chacune des fautes commises avait eue sur l'abordage, a fixé la mesure dans laquelle les faits relevés à charge des deux capitaines avaient coopéré à la réalisation du sinistre et la proportion dans laquelle les parties étaient tenues à la réparation du dommage, tant sous leurs rapports entre eux que vis-à-vis des tiers ;

Par ces motifs,

Statuant en prosécution de son arrêt du 31 décembre 1901 et déboutant les parties de toutes conclusions plus amples ou contraires, dit pour droit que le capitaine Von Borrel n'est responsable que pour moitié du dommage que les intimés Verspreeuwen et Cie établiront ;

Condamne les intimés aux dépens d'appel. »

Du 6 janvier 1903. — 3e ch. — Président : M. Theyssens ; plaid. : Mes Leclercq, Graux et Ed. Picard, avocats.

Observation. — Voyez le jugement rendu dans cette même affaire et confirmé par la Cour de Bruxelles, Anvers, 17 mai 1899, ce Rec., XV, p. 501.

Digitized by Google

Sur la responsabilité *in solidum* des co-auteurs d'un quasi-délit, voyez Bruxelles, 27 novembre 1898, *ibid.*, XIV, p. 704 et la note; Fécamp, 18 juillet 1902, *ibid*. XVIII, p. 104 et la note. Comp. Rouen, 15 juillet 1898, *ibid.*, XV, p. 334; Havre, 14 août 1900, *ibid.*, XVI, p. 189; Rouen, 6 février 1901, *ibid.*, XVI, p. 632 et les notes.

Sur la question de savoir si la responsabilité des co-auteurs du quasi-délit doit être solidaire ou *in solidum*, et sur les motifs invoqués soit en doctrine, soit en jurisprudence à l'appui de cette responsabilité pour le tout, voyez Baudry-Lacantinerie et Barde, *Traité des obligations*, t. II, nos 1298 et suiv.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

9 avril 1902.

Compétence. Art. 418 et 419 C. proc. civ. Règles de procédure. Navire. Domicile du capitaine ou des personnes à bord. Impossibilité. Non attribution de compétence au tribunal du port où se trouve amarré le navire. — Saisie conservatoire du navire. Ordonnance du président. Incompétence du tribunal sur le fond du litige. — Créance privilégiée sur le navire. Situation du navire. Non attribution de compétence.

I. — Si les articles 418 et 419 du Code de procédure civile sont, à des détails de rédaction près, la reproduction de l'ordonnance de la marine de 1681, le texte ni de celle-ci ni de ceux-là ne porte dans ses termes un principe de compétence, mais uniquement des règles de procédure.

L'opinion contraire ne se justifierait en droit que si les capitaines de navires, les équipages et les passagers pouvaient être considérés comme ayant à bord leur réel domicile, ce qui ne peut être admis pour des bâtiments essentiellement mobiles, qui ne sauraient ainsi même constituer juridiquement une résidence.

II. — L'ordonnance du président, autorisant la saisie conservatoire d'un navire, sous la condition d'assigner au fond dans un délai déterminé, ne peut modifier les règles de la compétence. Elle ne peut avoir eu en vue que d'éviter les len-

Digitized by Google

teurs de la procédure et non d'indiquer la juridiction qui doit connaître de l'action.

III. — La situation du navire, lorsqu'il s'agit d'une créance privilégiée, ne peut avoir d'influence sur la compétence relative à la connaissance de cette créance.

SOCIÉTÉ D'HÉRACLÉE C. CAP. BABIN.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu la citation du 11 février 1902, tendant au paiement de fr. 4.400,45, montant avec frais d'une traite tirée par le défendeur sur Verdeau & Cie, de Bordeaux, le 9 décembre 1901, à trente jours de date, protestée faute de paiement;

Attendu que le défendeur décline la compétence territoriale du Tribunal d'Anvers ; qu'il se fonde sur ce que l'armement qu'il représente ès qualité, comme du reste lui-même personnellement, sont domiciliés à l'étranger, que l'obligation n'est pas née et ne doit pas être exécutée dans l'arrondissement d'Anvers, que la Société demanderesse elle-même est étrangère, enfin que la convention franco-belge du 8 juillet 1899 assure aux Français en Belgique, le même traitement que celui du Belge ;

Attendu qu'indépendamment de ce déclinatoire, le défendeur conteste le droit de la demanderesse d'agir en justice faute de justification de sa constitution légale en Turquie, qu'enfin il conteste la débition d'une traite à trente jours de date ;

Attendu que le moyen d'incompétence doit être examiné d'abord et qu'il faut le déclarer fondé ;

I. Attendu que la demanderesse prétend, il est vrai, baser la compétence du Tribunal d'Anvers sur les articles 418 et 419 du Code de procédure civile, aux termes desquels dans les affaires maritimes où il existe des parties non domiciliées et dans celles où il s'agit de matières urgentes, l'assignation de jour à jour et d'heure à heure pourra être donnée sans ordonnance et le défaut pourra être jugé sur-le-champ, et toutes assignations données à bord à la personne assignée seront valables ;

Qu'elle invoque à l'appui de sa thèse l'avis de M. De Paepe (*Revue de Droit international et de Législation comparée*, 1901, p. 300 et s.), un arrêt de la Cour de Bruxelles du

Digitized by Google

16 mai 1815 (*Pasicrisie*, à sa date ou en note de Dalloz, *Répertoire*, v° *Exploit*, 243), certains jugements du Tribunal de commerce d'Anvers (27 juin 1860, *Jurisprudence du port d'Anvers*, 1861, I, p. 59 ; 31 août 1860, *ibid.*, 1861, I, p. 158) et de Gand (2 mars 1878, *ibid.*, 1878, II, p. 174 ; 19 novembre 1881, *Pasicrisie*, 1882, III, p. 76) ;

Mais qu'il faut reconnaître que si les articles du Code de procédure civile invoqués sont, à des détails de rédaction près, la reproduction de l'ordonnance de la marine de 1681, le texte ni de ceux-ci ni de celle-là ne porte dans ses termes un principe de compétence, mais uniquement des règles de procédure ;

Attendu spécialement que le plan du Code de procédure civile, très rigoureusement observé dans le titre XXV relatif à la procédure devant les tribunaux de commerce, pose d'abord la règle générale du délai d'ajournement (art. 416), puis l'exception d'abréviation de ce délai moyennant une ordonnance du président pour les cas qui requerront célérité (art. 417), puis celle d'abréviation sans ordonnance aucune pour les affaires maritimes où il existe des parties non domiciliées ou bien certaines affaires urgentes et provisoires (art. 418); qu'il permet ensuite l'ajournement à bord, sans parler à la personne (art. 419) et enfin aborde en son article 420 la question de compétence territoriale ;

Que cet ordre logique ne permet pas de trouver une règle de compétence dans l'article 418 susvisé ;

Attendu que la faculté de juger sur-le-champ, comme l'obligation qui existait sous l'ordonnance de former sa demande pour abordage 24 heures après le dommage reçu, si l'accident arrive dans un port, havre ou autre lieu où le maître puisse agir, comme la pensée sans doute dominante d'accélérer la procédure et le jugement en ces matières où la rapidité est si nécessaire, ne semblent pas, quelle que puisse être l'utilité de pareille mesure, avoir pu créer une compétence qui n'aurait pas existé déjà d'après les règles ordinaires ;

Attendu qu'en ce qui touche la pratique à cet égard, ce qui s'est fait sous l'empire de l'ordonnance n'apparaît pas comme bien clair dans un sens opposé : Valin vante bien la facilité de pouvoir assigner à bord, mais ne dit pas que le Tribunal d'amirauté du port où se trouve amarré le navire devient par ce seul fait compétent ; sous la législation actuelle, les auteurs

Digitized by Google

se taisent absolument sur pareil sens à donner à la loi : M. De Paepe seul le soutient, et son argumentation se résume dans le texte et dans son origine historique, dont il vient d'être parlé ; quant à la jurisprudenee, les décisions admettant une compétence spéciale demeurent isolées et non motivées à suffisance pour emporter l'adhésion ;

Attendu que l'opinion contraire ne se justifierait en droit que si les capitaines de navires, les équipages et les passagers pouvaient être considérés comme ayant à bord leur réel domicile, ce qui ne peut être admis pour des bâtiments essentiellement mobiles qui ne sauraient ainsi même constituer juridiquement une résidence ;

II. Attendu que la demanderesse fonde en outre la compétence du Tribunal de céans sur ce que c'est en vertu d'une ordonnance présidentielle et comme condition d'une permission de saisir, que l'ajournement a été donné devant le Tribunal d'Anvers ;

Mais attendu qu'une telle ordonnance ne peut modifier les règles de compétence, et n'a d'ailleurs pu avoir en vue que d'éviter des lenteurs à poursuivre et non d'indiquer la juridiction qui devait connaître de l'action ;

III. Attendu enfin que la demanderesse invoque que le payement réclamé couvrirait des fournitures de charbons pour le voyage vers Anvers, que semblables livraisons seraient privilégiées sur le navire et devraient donc se poursuivre à l'endroit où se trouverait celui-ci ;

Mais attendu que la réalité et l'exigibilité du privilège qui requiert l'accomplissement de certaines formalités ne sont pas établies ; qu'au reste rien ne démontre l'influence que la situation de l'objet frappé de privilège pourrait avoir, non sur la question de privilège qui n'est pas soulevée, mais sur celle de la dette principale qui serait couverte par celui-ci ;

Attendu que si le siège est incompétent, l'exception de qualité et les moyens de fond ne doivent pas être examinés par lui ;

Par ces motifs,

Se déclare incompétent à raison du lieu, délaisse les parties à se pourvoir, condamne la demanderesse aux dépens. »

Du 29 avril 1902. — 2e chambre.

Observations. — I. — L'autorisation donnée par les articles 418 et 419 du Code de procédure civile d'assigner le

Digitized by Google

défendeur à bord du navire, attribue-t-elle compétence au tribunal du lieu où le navire se trouve ?

Les articles 1, 2 et 3 du titre IX, Livre I de l'Ordonnance de 1681 dont les articles 418 et 419 sont la reproduction faisait-elle cette attribution de compétence ?

Ces articles sont ainsi conçus :

Article 1er : « Tous exploits donnés aux maîtres et mariniers dans le vaisseau pendant le voyage seront valables comme s'ils étaient faits à domicile ».

Article 2 : « Aux affaires où il y aura des étrangers ou forains parties, et en celles qui concerneront les agrès, victuailles, équipages et radoubs des vaisseaux prêts à faire voile et autres matières provisoires, les assignations seront données de jour à jour, et d'heure à autre, sans qu'il soit besoin de commission du juge, et pourra être le défaut jugé sur le champ ».

Article 3 : « Les juges d'amirauté en première instance tiendront le siège pour les affaires ordinaires, trois jours la semaine, et pour les causes provisoires et celles des forains et étrangers, de jour en jour et d'heure à autre ; et pourront les parties plaider en personne sans être obligées de se servir du ministère d'avocats ni de procureurs ».

Actuellement comme alors la question est controversée.

Admettent la compétence les décisions de justice et les auteurs ci-après : De Paepe, *Revue de Droit international et de Législation comparée*, 1901, pp. 300 et suiv. ; *Etudes sur la compétence civile*, t. I, pp. 180-182, t. II, pp. 186-202 ; Dalloz, *Répertoire*, v° *Exploit*, n° 243 ; Laurent, *Droit civil international*, t. IV, n° 44, p. 92 ; Bontemps, t. III, art. 52, n° 7 ; arrêt Bruxelles, 16 mai 1815, Dalloz, *Répertoire*, v° *Exploit*, n° 243, note ; jugement Anvers, 28 avril 1860, *Jurisprudence du port d'Anvers*, 1860, I, p. 366 ; 27 juin 1860, *ibid.*, 1861, I, p. 59 ; 31 août 1860, *ibid.*, 1861, I, p. 158 ; 21 août 1861, *ibid.*, 1862, I, p. 172 ; 29 avril 1871, *Pasicrisie*, 1872, II, p. 8 ; Gand, 2 mars 1878, *ibid.*, 1878, II, p. 174 ; Gand, 19 novembre 1881, *ibid.*, 1882, III, p. 76 ; arrêt Gand, 7 décembre 1876, *Pasicrisie*, II, p. 146 ; tribunal d'Amsterdam, 28 avril 1893, *Journal de Droit maritime*, 1894, p. 184.

Décident au contraire l'incompétence les jugements et arrêts suivants : Anvers, 1er septembre 1888, *Journal des Tribunaux*, 1888, col. 1262 ; arrêt Bruxelles, 30 janvier 1889,

Digitized by Google

Pasicrisie, 1889, II, p. 294; arrêt Bruxelles, 19 juin 1894, *ibid.*, 1896, II, p. 48; Anvers, Tribunal civil, référé, 27 novembre 1894, *Journal de Droit maritime*, 1896, p. 200; Anvers, 11 mars 1897, *Journal des Tribunaux*, 1897, col. 1216; arrêt Bruxelles, 22 juillet 1896, *Pasicrisie*, 1897, II, p. 285; 20 juillet 1897, *Journal des Tribunaux*, 1897, col. 1065; 14 décembre 1897, *ibid.*, 1897, col. 1417; Tribunal de commerce du Havre, 29 novembre 1897, *Journal de Droit maritime*, 1898, p. 1051.

II. — III. — Comp. Dunkerque, 14 novembre 1902, ce Rec., XVIII et la jurisprudence en note; Marseille, 18 janvier 1902, *ibid.*, XVIII, p. 205; Vidal-Naquet, *De la saisie et de la vente des navires*, ce Rec., III, p. 384 et suiv., 494 et suiv.; Table décennale, v° *Compétence.*

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

7 janvier 1903

Affrètement conclu en Amérique. Exécution en Belgique. Application de la loi belge. Fret. Action en paiement. Prescription. Loi belge. Réclamation de fret par voie d'exception. Prescription opposable.

I. — Dans les cas où les parties ont fixé, pour l'exécution de leur convention, un lieu autre que celui où elle a été faite, elles sont censées, pour en déterminer les effets, s'en être rapportées à la loi du lieu d'exécution.

Par conséquent, lorsque l'affrètement et la signature du connaissement ont eu lieu en Amérique, le contrat et les obligations qui en découlent ne sont pas soumis, quant à leurs effets, à la loi américaine. La marchandise devant être délivrée et le fret devant, par suite, être payé à Anvers, c'est la loi belge qui doit régir la question de prescription.

II. — La prescription est opposable aussi bien lorsque la réclamation de fret est formulée sous forme d'exception, incidente à une action intentée par les destinataires, que lorsqu'elle est formulée sous forme d'action principale. En effet, celui qui en excipe est demandeur sur son exception et formule en ce sens une véritable action.

Digitized by Google

E. Gesnot c. cap. Olsen.

Du 7 janvier 1903. — 3e Chambre.

Observations. — I. — Voyez sur cette question du conflit de lois, Henri Fromageot : *De la loi applicable aux obligations et spécialement à la responsabilité résultant pour les armateurs des contrats d'affrètement par charte-partie ou connaissement*, ce Rec., XVIII, p. 742.

II. — Voyez Jacobs : *Actions résultant d'un contrat de transport maritime. Prescription. Point de depart*, ce Rec., I, p. 669.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

1er mai 1903

Fret. Connaissement. Choix pour le capitaine de calculer son fret soit sur le poids brut facturé, soit sur le poids délivré. Option. Pesage contradictoire. Option non faite. Mesure nécessaire pour exercer le choix. Option après pesage. Validité.

Navire : « Madeline ».

Si d'après le connaissement, le capitaine a le choix de calculer le fret et les frais sur le poids brut facturé ou sur le poids delivré, le fait de procéder au pesage contradictoire ne constitue pas de la part du capitaine l'exercice de son option ; il est impossible au capitaine d'exercer ce choix sérieusement et de façon motivée, si ce n'est après la constatation du poids délivré.

Cap. Rasmussen c. Banque d'Anvers.

Jugement

« Le Tribunal,

Vu l'exploit d'ajournement du 5 novembre 1901, enregistré, tendant à entendre condamner la défenderesse à payer au demandeur 2.269 fr. 35 pour solde dû du chef de fret et de réception à diverses parties bois ;

Attendu que les parties sont d'accord sur ce que :

1° la défenderesse a payé au demandeur, le 2 décembre 1902, le solde reconnu par elle en principal soit 1.146 fr. 55.

Digitized by Google

2° la différence en principal encore en litige, soit 1.122 fr. 30, provient de ce que le demandeur réclame le fret et les frais calculés sur le poids brut facturé, tandis que la défenderesse prétend ne devoir le fret et les frais que sur le poids délivré, constaté contradictoirement ;

Attendu que, suivant la convention liant les parties, et sur les termes de laquelle elles sont d'accord, le demandeur a le choix de calculer le fret sur le poids brut facturé ou sur le poids délivré ;

Attendu que la défenderesse soutient que le demandeur a exercé son choix, en procédant avec elle à une constatation contradictoire du poids délivré, et ne peut, dès lors, plus réclamer le fret que sur ce poids ;

Attendu, en fait, que la défenderesse ne prouve pas que le pesage qui a eu lieu ait été effectué contradictoirement entre elle et le mandataire du demandeur, ni que ce pesage ait eu pour but de régler d'autres rapports que ceux qui existent entre l'acheteur et le vendeur de la marchandise ;

En droit, attendu que, même si le pesage litigieux avait eu lieu contradictoirement entre le capitaine et la défenderesse, le demandeur n'aurait pas exercé son option par le seul fait d'y procéder ;

Attendu, en effet, qu'une constatation contradictoire entre les parties du poids délivré peut parfaitement s'expliquer, en dehors de l'exercice de l'option en question, par la volonté de la défenderesse de conserver ses droits à une action éventuelle du chef de manquant ;

Attendu, au surplus, que l'intention des parties contractantes a été, en octroyant au demandeur le choix en question, de permettre au capitaine de se faire payer sur la base du poids constaté à destination, si cette base lui était plus favorable que le poids renseigné aux connaissements d'après les factures, c'est-à-dire si, ainsi qu'il arrive parfois, le poids indiqué à l'embarquement était inférieur à la réalité ;

Or, attendu qu'il est impossible au capitaine d'exercer ce choix sérieusement et de façon motivée, si ce n'est après la constatation du poids délivré ;

Attendu donc que, même si dans l'espèce la constatation avait été effectuée et des frais de pesage exposés par la défenderesse uniquement dans le but de permettre au demandeur d'exercer son choix en connaissance de cause, la seule conséquence en serait que la défenderesse pourrait réclamer au

Digitized by Google

demandeur le remboursement de ces frais de pesage, mais non pas l'empêcher d'exercer son option;

Par ces motifs,

Condamne la défenderesse à payer au demandeur :

1° 1.222 fr. 80 avec les intérêts judiciaires ;

2° les intérêts judiciaires sur 1.146 fr. 55 jusqu'au 2 décembre 1902 ;

3° Les dépens;

Déclare le présent jugement, sauf quant aux dépens, exécutoire nonobstant appel, sans caution. »

Du 1er mai 1903. — 1re ch. – Prés. M. Engels; plaid. : Mes Maeterlinck et Walton, avocats.

OBSERVATIONS. — Voyez Haute cour de justice, 17 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 616 et la note. Cette décision interprète de la même manière la clause « on gross invoice weight or delivered weight ship's option ».

Quant au caractère contradictoire d'un pesage ou d'un mesurage, voyez Bruxelles, 10 décembre 1900, ce Rec., XVI, p. 541 ; *A*. 1901, I. 30 et la note; Calais, 29 janvier 1901, ce Rec., XVII, p. 415 et la note.

TRIBUNAL DE COMMERCE D'ANVERS

8 mai 1903

Connaissement. Clause autorisant à transporter les marchandises au delà du port de destination. Capitaine. Port d'escale. Déchargement d'une partie des marchandises. Perception du fret total. Délivrance d'un laisser suivre du lot entier. Continuation du voyage. Réexpédition du solde des marchandises. Destinataire. Réclamation de dommages-intérêts. Rejet.

Navire : « Karlsruhe ».

Le sens de la clause d'un connaissement autorisant le capitaine à transporter les marchandises au delà du port de destination est de permettre au capitaine de continuer son voyage, ayant encore à bord des marchandises destinées au port où il s'est arrêté, afin de ne pas être éventuellement obligé de désarrimer tout son navire. Sous l'empire de cette clause, puisque le capitaine peut garder à son bord le lot entier du destinataire, il peut *à fortiori* en garder une partie, car il en résulte un moindre préjudice.

Digitized by Google

Le laisser-suivre ne peut donner au destinataire, à moins d'une mention expresse à ce sujet, d'autres droits que ceux qu'il trouve dans le connaissement, le capitaine, par le fait de la délivrance d'un laisser-suivre pour le lot entier, ne peut donc être présumé avoir renoncé à se prévaloir de la clause du connaissement qui lui donne le droit de scinder la délivrance du lot du destinataire.

Il en est de même de la perception du fret total, du moment que celui-ci est stipulé payable avant constatation de la délivrance sans manquant ni avaries.

LÉON VAN DER TAELEN C. CAP. WILLIAMS.

JUGEMENT

« LE TRIBUNAL,

Vu l'exploit d'ajournement du 17 décembre 1901 enregistré, tendant à entendre condamner solidairement les défendeurs à payer au demandeur la somme de 3.000 francs à titre de dommages-intérêts ;

Attendu que le demandeur soutient, pour justifier le fondement de son action : qu'il était détenteur des connaissements à EEE/P 3.135 sacs coprahs, embarqués à Herterschille, à bord du steamer *Moresby* ;

Que ce steamer a transbordé, à Sydney, la marchandise sur le steamer *Karlsruhe* ; que les deux steamers appartiennent à la Compagnie *Norddeutscher Lloyd* ; qu'à l'arrivée à Anvers, le capitaine du *Karlsruhe* a reconnu avoir reçu la marchandise à son bord, a remis laisser-suivre aux 3.135 sacs et a exigé, contre cette remise, paiement de 12.000 francs, représentant le fret sur les 3.135 sacs : que cependant il n'a délivré que 1.687 sacs le 14 décembre 1901 ;

Que les 1.448 sacs restants n'ont été délivrés que le 27 décembre, au retour du *Karlsruhe* à Anvers, et que le retard dans la délivrance des dits 1.448 sacs a causé préjudice au demandeur ;

Attendu que le capitaine-transporteur avait le droit, en vertu de la convention liant les parties et sur les termes de laquelle elles sont d'accord ; « to carry the goods beyond their port of destination », ou, suivant le texte allemand : « die Gueter ueber ihren Bestimmungshafen hinaus an Bord zu behalten » ;

Attendu qu'en présence de cette clause c'est vainement que le demandeur soutient que les défendeurs n'avaient pas, en

Digitized by Google

principe, le droit de ne décharger à destination qu'une partie de son lot ;

Attendu que, puisque les défendeurs pouvaient garder à bord le lot entier du demandeur, *à fortiori* pouvaient-ils en garder à bord une partie, car ils lui infligeaient ainsi un moindre préjudice ;

Attendu que l'esprit de la clause est, d'ailleurs, de permettre au capitaine de continuer son voyage, ayant encore à bord des marchandises destinées au port où il s'est arrêté, afin de ne pas être éventuellement obligé de désarrimer tout son navire ;

Attendu que l'intérêt même du capitaine est un sûr garant qu'il n'abusera pas de cette faculté, puisque, quand il l'exerce, il doit transporter deux fois la marchandise pour le même fret ;

Attendu qu'erronément aussi le demandeur prétend qu'en percevant le fret et en délivrant un laisser-suivre pour la quantité entière, le capitaine transporteur a épuisé son droit et s'est obligé à délivrer tout le lot immédiatement et en une seule fois ;

Attendu, en effet, que le laisser-suivre ne peut donner au destinataire, à moins d'une mention expresse à ce sujet, d'autres droits que ceux qu'il trouve dans le connaissement, et le capitaine ne peut être présumé avoir renoncé, en délivrant le laisser-suivre, à se prévaloir de la clause du connaissement qui lui donne le droit de scinder la délivrance du lot du destinataire ;

Quant au paiement du fret :

Attendu que du moment où celui-ci était payable avant constatation de la délivrance sans manquant ni avaries, on ne voit pas pourquoi le capitaine, en le percevant sur toute la quantité mise à bord, aurait renoncé par là à son droit de scinder la délivrance ;

Par ces motifs,

Déclare l'action non fondée, en déboute le demandeur, le condamne aux dépens. »

Du 8 mai 1903. — 1re chambre.

OBSERVATION. — Comp. Rouen, 22 juillet 1892, ce Rec., VIII, p. 328.

Digitized by Google

TRIBUNAL CIVIL DE GAND

14 janvier 1903

Saisie conservatoire. Navire. Expéditions aux mains du mandataire du capitaine. Mise à la voile. Insaisissabilité. Expéditions. Détail. Certificat de mesurage. Canal de Terneuzen. Pilote. Art. 35 du règlement du 20 mai 1843. Navire en déchargement. Saisissabilité. — Saisie conservatoire. Absence de pouvoir. Gestion d'affaires. Nullité.

Navire : « Airedale »

I. — Le navire, muni de ses expéditions, est insaisissable. Pour empêcher la saisie conservatoire, il n'est pas nécessaire que les expéditions soient aux mains du capitaine lui-même. Il suffit qu'elles soient en la possession de son mandataire qui ne lui en refuse pas la délivrance.

Doivent, au port de Gand, être considérés comme expéditions régulières : le congé, l'attestation du capitaine du port que les droits dus à la ville sont payés, l'acte de décompte en douane, le certificat de mesurage du navire et le rôle de l'équipage.

Le certificat de mesurage vaut quittance des droits de pilotage. Sur le canal de Terneuzen, les navires peuvent, aux termes de l'article 35 du règlement du 20 mai 1843, naviguer sans pilote.

Malgré les termes de l'article 215 du Code de commerce, un navire dont le déchargement n'est pas achevé ne peut être considéré comme prêt à mettre à la voile.

II. — Une saisie conservatoire ne peut, en l'absence de procuration régulière, être sollicitée par un tiers, à titre de gestion d'affaires.

Ph. Laing c. J. Selke et Fr. Drughorn.

Jugement

« Le Tribunal,

Attendu que le demandeur prétend que la saisie conservatoire est nulle, parce qu'elle a été faite alors que ce steamer était prêt à faire voile ;

Attendu que la saisie conservatoire a été pratiquée, le 24 août 1901 ; que les différents documents que le demandeur

Digitized by Google

considère comme les expéditions du capitaine sont datés des 22 et 23 août ; qu'il suit de leur teneur qu'ils ont été remis ou au capitaine ou à son fondé de pouvoir ; que, pour empêcher la saisie conservatoire, il n'est pas nécessaire que les expéditions soient aux mains du capitaine lui-même ; qu'il suffit qu'elles soient aux mains de son mandataire qui ne lui en refuse pas la délivrance ; qu'il est établi au procès qu'avant la saisie : 1° le congé ; 2° l'attestation du capitaine du port que les droits dus à la ville de Gand étaient payés ; 3° l'acte de décompte ; 4° le certificat de mesurage du steamer ; 5° le rôle de l'équipage, étaient en possession du capitaine de l'*Airedale* ou du courtier Minne, qui détenait ces documents pour le capitaine et ne refusait pas de les lui remettre ;

Attendu qu'il échet, dès lors, d'examiner, si, comme le prétend le demandeur, les pièces énumérées ci-dessus constituent les expéditions dont il est question à l'article 215 du Code de commerce de 1808 ;

Attendu que le défendeur soutient que le demandeur ne peut pas se prévaloir de la disposition précitée, parce qu'il ne prouve pas qu'il y avait un pilote à bord de l'*Airedale* et parce que le capitaine n'était pas muni de la quittance des droits de pilotage ;

Attendu qu'il résulte des termes même de l'article 35 du règlement du 20 mai 1843 que la présence d'un pilote à bord n'est pas requise pour que les navires puissent effectuer leur voyage par le canal de Terneuzen ; qu'il suffit que les droits de pilotage soient soldés ;

Attendu qu'il est de pratique constante au port de Gand que la quittance des droits de pilotage soit donnée au courtier de l'armateur, tandis que le certificat de mesurage du navire est remis au capitaine ;

Que ce document tient lieu de quittance des droits de pilotage et permet au capitaine de continuer son voyage ; qu'au moment de la saisie, le capitaine de l'*Airedale* était en possession du certificat de mesurage ;

Qu'il est ainsi établi qu'il était muni de ses expéditions ;

Mais attendu que le défendeur allègue avec offre de preuve que, lors de la saisie, l'*Airedale* n'était pas déchargé ;

Attendu que le steamer saisi avait été affrété par le défendeur pour transporter à Gand une cargaison de charbon ; qu'aussi longtemps que le déchargement n'avait pas été effec-

Digitized by Google

tué, l'*Airedale* ne pouvait pas quitter le port de Gand et se trouvait ainsi, au regard du défendeur, dans l'impossibilité légale de faire voile ;

Attendu qu'il est inadmissible qu'au cas où l'exécution même de la convention d'affrètement empêche le navire de mettre à la voile au moment de la saisie, il suffirait, pour empêcher celle-ci, que le capitaine soit muni de ses expéditions ; que l'interprétation littérale de l'article 215 est, dans cette hypothèse, trop manifestement contraire à son esprit pour qu'elle puisse être reçue ;

Attendu qu'il suit de ces considérations que le défendeur devrait être admis à la preuve des faits qu'il articule ; s'il n'était pas établi que la saisie est nulle pour avoir été requise par un tiers dépourvu de toute qualité :

Attendu, en effet, qu'il est acquis aux débats que le mandataire général du défendeur en Belgique est M. Louis Peeters, d'Anvers ; qu'il ne résulte d'aucune pièce que M. Charles Layton, qui a requis la saisie conservatoire, ait reçu un mandat quelconque à cette fin ; que la procuration datée d'Anvers, 24 août 190:, enregistrée à Gand, a été manifestement rédigée pour les besoins de la cause, comme le prouve d'ailleurs sa teneur ; que les actes judiciaires, tels que les saisies conservatoires, sont de nature à entraîner des conséquences trop graves pour qu'ils puissent être accomplis par un gérant d'affaires, malgré la volonté des tiers à qui elles causeraient préjudice ;

Attendu que le défendeur n'a pas rencontré les conclusions du demandeur, relatives au dommage que ce dernier aurait éprouvé par suite de la saisie ; qu'il a fait des réserves à cet égard ;

Par ces motifs,

Faisant droit, déclare nulle la saisie conservatoire du navire *Airedale* et, avant de statuer au fond,

Ordonne au défendeur de rencontrer les conclusions du demandeur relatives aux dommages-intérêts;

Condamne le défendeur à la moitié des dépens ; réserve le surplus. »

Du 14 janvier 1903. — 1re ch. — Prés. : M. Steyaert; plaid. : Mes Varlez et Verbaere, avocats.

Observations. — I. — L'insaisissabilité du navire prêt à faire

Digitized by Google

voile, si ce n'est à raison de dettes contractées pour le voyage qu'il va faire, est proclamée par l'article 215 de l'ancien code de commerce, resté en vigueur en Belgique, comme le dispose l'article 257 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime, malgré la refonte complète de la législation commerciale belge.

Le principe de l'insaisissabilité protège le bâtiment non seulement contre la saisie-exécution, mais encore contre la saisie conservatoire. Voyez Jacobs, II, p. 633; de Valroger, I, n° 214, p. 271 ; Lyon-Caen et Renault, *Traité*, VI, n° 1738; Alauzet, V, n° 1704, p. 115; Anvers, 11 novembre 1870, *A.*, 1871, I, 216.

L'article 215 est applicable aux navires étrangers. Voyez Gand, 18 juillet 1900, ce Rec., XVI, p. 863 et la note ; Anvers, 4 septembre 1865, *A.*, 1865, 1.318; 11 novembre 1870, *A.*, 1871, I, 216; 18 juillet 1896, *Jour. Trib.*, 1897, p. 42.

Que faut-il entendre par navire prêt à faire voile ? L'article 215 répond que le navire est prêt à faire voile, lorsque le capitaine est muni de ses expéditions. Quel sens donner au mot « expéditions »? Quand le capitaine peut-il, pour éviter la saisie, se prétendre muni de celles-ci ? Voyez sur la question : Jacobs, II, p. 633; de Valroger, I, n° 211, p. 270 ; Desjardins, I, p. 379; Boistel, *Précis*, p. 858; Bruxelles, 20 mai 1880, *A.*, 1880, I, 383 ; Anvers, 18 janvier 1881, *A.*, 1881, I, 93 ; Tunis, 25 novembre 1893, ce Rec., X, p. 110 ; Dunkerque, 14 mars 1901, *ibid.*, XVI, 776 ; Douai, 25 juillet 1901, *ibid.*, XVII, p. 30.

Il n'est pas exigé que le capitaine ait ses expéditions en mains. Il suffit qu'il les ait obtenues ou qu'elles soient en possession de son mandataire, le courtier. Voyez, Jacobs, II, p. 633 ; Bruxelles, 20 mai 1880, A., 1880, I, 384.

Un navire en cours de déchargement échappe-t-il à la saisie, s'il est déjà muni de ses expéditions ? Le texte de l'article 215 par sa rédaction absolue semble résoudre la question par l'affirmative. Le jugement reproduit ci-dessus rejette cependant cette interprétation littérale de la disposition. Aussi longtemps que le déchargement n'est pas effectué, décide le Tribunal de Gand, le navire, ne pouvant quitter le port, se trouve au regard du saisissant dans l'impossibilité légale de faire voile.

II. — La requête aux fins de saisie avait été dans l'espèce signée par un prétendu mandataire ne justifiant d'aucune

Digitized by Google

procuration. Elle était donc nulle aux termes de l'article 421 C. pr. civ., qui dispose que devant les tribunaux de commerce les parties sont tenues de comparaître en personne ou par le ministère d'un fondé *de procuration spéciale*. La nullité de la requête devait entraîner la nullité de l'ordonnance. Il ne pouvait être question ici de gestion d'affaires. Le bon sens se refuse à admettre qu'un tiers puisse, comme *negotiorum gestor*, intenter des procès ou commencer des procédures. Voyez Paris, 29 juin 1880, rapporté en note dans Dall., *Suppl.* V° *Action*, n° 50 (1).

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE DES ÉTATS-UNIS (2)

Par **M. F. C. AUTRAN**, avocat, docteur en droit.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

30 juin 1902

Assistance maritime. Navires échoués après un incendie. Navire chaviré pendant les opérations de renflouement. Faute commune de l'armateur et de l'assistant. Indemnité. Réduction. Indemnité. Fixation. Eléments. Difficultés, durée de l'opération. Valeur des navires, de la cargaison de l'assisté et du matériel de sauvetage employé.

Navires : « Bremen », « Main » et « Saale ».

L'indemnité d'assistance maritime doit être évaluée selon les difficultés et la durée de l'opération, la valeur du navire assistant, du navire assisté et de sa cargaison et du matériel de sauvetage employé. Elle doit être réduite à proportion, lorsqu'au cours des opérations de renflouement de navires échoués, l'un d'eux vient à chavirer par suite de la faute commune de l'armateur et du navire assistant.

MERRIT ET CHAPMAN DERRICK ET WRECKING CO C. NORDDEUTSCHER LLOYD.

(1) Communication de Me Henri Boddaert, avocat près la Cour de Gand.

(2) Pour les précédents bulletins, voir ce *Rec.*, XVIII, p. 735.

Digitized by Google

A la suite de l'incendie survenu dans un des docks de New-York, le vapeur *Bremen* avait été échoué pendant qu'il était en feu.

Un contrat intervint entre une compagnie de sauvetage et les armateurs, aux termes duquel les travaux de renflouement devaient être rémunérés sur la base d'une opération de *salvage* (1).

Pendant le cours de ces opérations le navire chavira et des dépenses supplémentaires furent faites pour le remettre à flot. Chacune des parties prétendait faire peser sur l'autre la responsabilité de cet événement.

Le juge a décidé qu'il était dû à une faute commune de l'entrepreneur de sauvetage qui n'avait pas pris toutes les précautions voulues et du propriétaire du navire qui avait fourni des renseignements inexacts sur la stabilité de ce dernier.

Dans l'impossibilité de distinguer les frais normaux et les frais supplémentaires, le juge a décidé que l'indemnité de 91.000 dollars, fixée comme représentant le remboursement des frais et la rémunération des services, ne devait être encaissée que jusqu'à concurrence de moitié par la compagnie de sauvetage. La valeur du navire *Bremen* était de 750.000 dollars, celle de sa cargaison de 4.800. Les frais faits par les sauveteurs avaient été réduits par le juge à 16.000 dollars. La valeur du matériel employé par les sauveteurs avait été aussi réduite à 50.000 dollars. Les opérations de sauvetage avaient commencé le 30 juin 1901 et la remise à flot définitive n'eût lieu que le 29 août suivant.

En ce qui concerne le *Main*, la valeur du navire renfloué était de 275.000 dollars. Celle de sa cargaison de 14.096,45 dollars. Les opérations de renflouement commencèrent le 30 juin 1901 pour se terminer complètement le 17 août suivant.

Le juge a réduit les frais faits par les sauveteurs à 12.500 dollars, l'emploi du matériel de la compagnie de sauvetage à 10.600 dollars, et il a fixé à 27.500 dollars la rémunération totale.

(1) C'est à dessein que nous employons l'expression anglaise *salvage*, les expressions françaises *assistance ou sauvetage*, ne traduisant ni l'une ni l'autre exactement le sens du mot anglais. Voir à cet égard Autran, *Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes*, 2e édition, page 116. N. D. L. R.

Digitized by Google

En ce qui concerne le *Saale*, la valeur de ce navire avant l'incendie était de 300.000 dollars, celle après de 55.356,27 dollars, celle de la cargaison sauvée environ de 41.000 dollars.

Les opérations de renflouement commencèrent le 1er juillet et se terminèrent le 16. Elles furent particulièrement difficiles à raison de la nécessité où l'on fut d'enlever plus de cent cadavres de personnes ayant péri dans l'incendie. La valeur réunie des navires assistants lors de l'incendie a été d'environ 275.000 dollars. La compagnie de sauvetage réclamait le remboursement de ses frais que le juge réduisit à 5.700 dollars. Le chiffre d'emploi du matériel de la compagnie fut également ramené à 8.800 dollars. L'indemnité de sauvetage a été fixée par le juge à 17.000 dollars. Les remorqueurs ayant prêté leur assistance pour éloigner le *Saale* du lieu de l'incendie ont reçu une rémunération de 9.000 dollars.

Du 30 juin 1902. — Devant M. Adams, juge du district.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Federal Reporter*, vol. 120, n° 1, p. 17; Cour de district de Rhode-Island, 2 juin 1902, ce Rec., XVIII, p. 233 ; Cour de district de New-Jersey, 4 février 1902, *ibid.*, XVII, p. 809 et les notes.

COUR DU DISTRICT SUD DE NEW-YORK

3 décembre 1902

Affrètement. Perte de la cargaison. Navire. Chargeurs. Maritime lien. Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour dommage assurable. Perte de la cargaison. Cause. Négligence du transporteur. Harter Act. Responsabilité. Vente du navire. Maritime lien. Droit de suite.

Navire : « Seaboard ».

Le fait qu'un navire est affrété, même si cet affrètement est connu des chargeurs, n'affranchit pas le navire du *lien* résultant du défaut d'accomplissement de ses obligations vis-à-vis de la cargaison.

La clause d'un connaissement d'après laquelle le transporteur ne serait pas responsable de tout dommage aux marchandises, capable d'être couvert par une assurance, ne relève pas

Digitized by Google

le navire de sa responsabilité pour la perte due à une négligence du transporteur.

Par suite, la perte de la cargaison résultant de la surcharge d'une allège, due à la négligence des officiers du bord, rentre dans la section 1 de l'*Harter Act* et non dans la section 3 de cette même loi. Les stipulations du connaissement ne peuvent affranchir le navire de la responsabilité résultant de semblable perte.

L'acheteur d'un navire ne peut pas invoquer le passage de ce navire en mains tierces, pour faire rejeter la réclamation d'un assureur tendant à faire sortir à effet le *lien* résultant de la perte de la cargaison due à une négligence survenue avant l'achat, lorsque le procès a commencé dans l'année qui a suivi la perte et qu'il n'apparaît pas que l'achat a eu lieu sans connaissance du *lien*.

Du 3 décembre 1902. — Devant M. Adams, juge du district; plaid. : MM. Coudert frères et Robinson Biddle et Ward.

Observation. — Voyez le texte de la décision, *Federal Reporter*, vol. 119, n° 2, p. 375. Comp. Cour suprême des Etats-Unis, 22 octobre 1900, ce Rec., XVIII, p. 735 ; Cour du district Ouest de New-York, 13 juin 1902, *ibid.*, XVIII, p. 574; Cour du district Est de Pensylvanie, 21 juillet 1902, *ibid.*, XVIII, p. 234 et les notes ; Cour d'appel, 9e circuit, 12 mai 1902, *ibid.*, XVIII, p. 232 et la note.

COUR DU DISTRICT OUEST DE NEW-YORK

6 février 1903

Assistance maritime. Navires appartenant au même propriétaire. Droit à indemnité.

Navires : « City of Genoa » et « Mecosta ».

Le fait que les deux navires dont l'un a porté secours à l'autre appartiennent au même armateur n'empêche pas qu'une indemnité d'assistance ne soit due.

Le vapeur *City of Genoa* pendant sa traversée de Duluth à Buffalo eut sa machine désemparée. Le *Mecosta*, vapeur appartenant au même propriétaire, vint à son secours et le prit en remorque. Pendant le cours du remorquage le *City of*

Digitized by Google

Genoa prit feu et l'équipage du *Mecosta* comme le navire lui-même avec ses engins contribuèrent à éteindre l'incendie après sept heures de travail.

Décidé que le fait que les navires appartenaient au même propriétaire n'était pas de nature à faire obstacle à une rémunération d'assistance et que dans l'espèce, au point de vue de l'appréciation de cette rémunération, il y avait lieu de tenir compte du double caractère du service rendu en assistant un navire désemparé et en éteignant l'incendie.

Décidé en conséquence que le *Mecosta* avait droit à une indemnité de 3.800 dollars de la part de la cargaison du *City of Genoa* représentant 5 o/o de sa valeur.

Décidé enfin que sur cette indemnité, 1.500 dollars devraient être attribués à l'équipage du navire assistant.

Du 6 février 1903. — Devant M. Hazel, juge ; plaid. : MM. Potter et Wright, Harvey L. Brown.

Observation. — Voyez le texte de cette décision *Federal Reporter*, vol. 120, N° 3, p. 432. Comp. Tribunal supérieur hanséatique, 23 avril 1903, ce Rec., XVIII, p. 884 et la note.

COUR DE DISTRICT DU MASSACHUSETTS

1er août 1902

Affrètement. Fourniture de charbon à la charge de l'affréteur. Irresponsabilité de l'armateur pour fournitures faites au capitaine placé sous la direction de l'affréteur. Absence de lien sur le navire.

Navire : « Underwriter ».

Lorsque la charte-partie stipule que l'affréteur fournira et paiera le charbon employé par le navire et que le capitaine, quoique nommé par le propriétaire, sera sous les ordres de l'affréteur en ce qui touche l'emploi, la consignation ou autres arrangements du navire, cette clause n'oblige pas seulement l'affréteur à rembourser le charbon payé par l'armateur, elle renferme, en outre, une limitation des pouvoirs du capitaine d'engager le propriétaire du navire ou le navire lui-même à raison des fournitures de cette nature.

Par suite, aucun *lien* sur le navire n'existe en faveur du

Digitized by Google

fournisseur qui a livré du charbon sur l'ordre du capitaine dans un port étranger, qui n'était pas un port de refuge, mais était simplement séparé par une rivière du port d'attache où résidait le propriétaire du navire, alors surtout qu'il n'est justifié d'aucune nécessité actuelle pour engager le crédit du navire, et que le fournisseur savait que le navire était affrété et avait été mis en mesure de connaître les termes de la charte-partie.

Du 1er août 1902. — Devant M. Lowel, juge du district. plaid. : MM. Nichols et Cobb, Frédéric Dodge et Frédéric Cunningham.

Observation. — Voyez le texte de la décision *Federal Reporter*. Vol. 119, n° 5, p. 713 ; Cour d'appel, 9e circuit ; 12 mai 1902, ce Rec., XVIII, p. 232 et la note.

BULLETIN DE LA JURISPRUDENCE ITALIENNE (1)

Par **M. L. KOCH**, avocat à Marseille.

COUR DE CASSATION DE TURIN

7 août 1902

Surestaries. Charte-partie. Connaissement. Titres distincts. Relation entre eux. Droits et devoirs du porteur du connaissement. Pluralité de destinataires. Charte partie. Clause de gage sur la cargaison en garantie du fret et des surestaries. Armateur Droit de gage. Action solidaire contre les destinataires. Destinataires. Répartition entre eux en proportion de la faute de chacun. Cargaison. Enlèvement. Droit de gage. Délai d'exercice. Expiration. Armateur. Action en paiement de surestaries. Répartition entre les destinataires au prorata des quantités reçues Impossibilité. Fondement de l'action. Faute de chaque destinataire. Relation avec le retard. Preuve. Charge de l'armateur.

Navire : « Sincerita ».

La charte-partie et le connaissement sont, sans doute, deux titres distincts, mais on ne peut dire que le connaissement se

(1) Pour les précédents bulletins, voir ce Rec., XVIII, p. 739.

Digitized by Google

suffise à lui-même et soit absolument indépendant de la charte-partie, puisque c'est par rapport aux clauses de ce dernier contrat que les devoirs du porteur du connaissement relativement au paiement du fret et des surestaries, comme ses droits sont déterminés.

Par suite, lorsque la charte-partie stipule au profit de l'armateur un droit de gage sur l'ensemble de la cargaison en garantie du fret et des surestaries, en cas de pluralité de destinataires, l'armateur a, par l'effet de ce droit de gage, une action solidaire contre tous les destinataires pour le paiement des surestaries, sauf à ces derniers à effectuer entre eux la répartition de ces surestaries en proportion de la faute commise par chacun, c'est-à-dire du retard apporté à la réception.

Mais lorsque l'armateur a laissé enlever la cargaison et expirer le délai fixé par la loi pour l'exercice de son droit de gage, il n'a plus contre les destinataires qu'une action ordinaire en paiement des surestaries, qui ne lui donne pas le droit d'en effectuer la répartition au *prorata* des quantités reçues ; le fondement de son action se trouve dans la faute commise par chaque destinataire ayant entraîné le retard constaté à la réception, et c'est à l'armateur à rapporter la preuve de cette faute.

Devoto e Beraldi c. Degiovanni, Ricci et autres.

Du 7 août 1902. — Présid. : M. De Amicis.

Observation. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Gênes, objet du présent pourvoi, du 4 novembre 1901, ce Rec. XVII, p. 516 et la note.

COUR DE CASSATION DE TURIN

26 septembre 1902

Assurances maritimes. Délaissement. Effet. Navire. Propriété des assureurs. Dettes dont le navire est grevé. Charge des assureurs. Assuré. Obligation de les déclarer. Emprunt contracté par le capitaine pour les besoins du navire. Absence des caractères et des formalités du prêt à la grosse. Absence de gage sur le navire. Dette personnelle. Assureurs. Irresponsabilité.

Le délaissement signifié et accepté ou validé a pour effet de faire passer aux assureurs la propriété du navire et du fret,


Digitized by Google

du jour où il a été fait ; en conséquence, les assureurs sont tenus des dettes ayant un caractère réel grevant le navire et le fret, et l'assuré est obligé d'en faire la déclaration pour que le délaissement soit valable.

Mais les assureurs ne sont pas tenus au paiement des dettes qu'aucun privilège sur le navire et le fret ne garantit et dont la nature est toute personnelle.

C'est ainsi qu'ils ne répondent pas d'un emprunt contracté par le capitaine, même pour les besoins du navire, mais qui n'a pas été fait en suivant les formalités requises pour le prêt à la grosse, n'en présente pas les caractères, et n'est pas expressément gagé sur le navire et le fret.

PRICE ET PIERCE c. ASSOCIAZIONE DI MUTUA ASSICURAZIONE MARITTIMA « FIDUCIA LIGURE » ET BADARACCO.

Du 26 septembre 1902. — Présid. : M. Mussita.

OBSERVATION. — Voyez l'arrêt de la Cour d'appel de Gênes, objet du présent pourvoi, du 30 décembre 1901, ce Rec., XVII, p. 517.

COUR D'APPEL DE GÊNES

18 avril 1902

Assurances maritimes. Assurance sur corps et sur facultés. Police. Clause. Assurance pour un voyage vers l'un ou l'autre de deux ports. Sens. Voyage de l'un des ports de destination à l'autre. Risque non couvert. Arrivée du navire à l'un des ports. Non débarquement. Voyage terminé. Cessation de l'assurance. Relève vers l'autre port. Naufrage en cours de route). Assureurs. Irresponsabilité. — Assurances maritimes. Délaissement. Agent des assureurs. Sauvetage des valeurs assurées. Obligation légale. Absence d'acceptation du délaissement. Assureurs. Connaissance du sinistre. Refus de responsabilité. Notification du délaissement. Refus. Validité.

Navire : « Pasqua Romano ».

I. — La clause de polices d'assurance sur corps et sur facultés stipulant que l'assurance est conclue pour un voyage vers l'un ou l'autre de deux ports alternativement désignés,

Digitized by Google

signifie que l'assurance couvre les risques du voyage vers l'un ou l'autre de ces ports au choix de l'assuré, mais ne s'étend pas aux risques du voyage de l'un de ces deux ports vers l'autre.

Or, le voyage doit être considéré comme terminé et les effets de l'assurance cessent dès que le navire a touché à l'un des ports de destination désignés, même s'il n'y a pas effectué le déchargement de la cargaison.

En conséquence, si le navire relève pour poursuivre son voyage vers l'autre port, et fait naufrage au cours de ce dernier voyage, les assureurs n'ont pas à répondre de ce sinistre.

II. — Ne peut être considéré comme une acceptation du délaissement fait aux assureurs le fait par leur agent d'avoir, à la suite du naufrage, procédé au sauvetage des valeurs assurées, lorsque les assureurs, dès qu'ils ont été informés du sinistre, ont formellement décliné toute responsabilité et ont refusé le délaissement dès qu'il leur a été notifié, car la loi, comme en l'espèce les clauses de la police, fait obligation à l'assuré de procéder au sauvetage des choses assurées et en donne la faculté à l'assureur, sous réserve réciproque de leurs droits.

Romano c. Société d'assurances « Alleanza ».

Du 18 avril 1902. — Présid. : M. Ferrari, 1er président.

Observations. — I. — Comp. Palerme, 9 juin 1899, ce Rec., XV, p. 686; Paris, 5 avril 1898, *ibid.*, XIV, p. 23 et les notes.

II. — Voyez Cassation de Turin, 7 août 1901, ce Rec., XVII, p. 514 et la note.

Digitized by Google

LOI ALLEMANDE SUR LES GENS DE MER DU 7 JUIN 1902

(Traduction de **M. Henri FROMAGEOT**, docteur en droit, avocat à la Cour d'appel de Paris).

(*Suite et fin*) (1)

Art 41. — En cas de péril de mer, spécialement en cas de danger de naufrage, comme en cas de violences ou d'attaques dirigées contre le navire ou la cargaison, l'homme d'équipage doit apporter d'une façon absolue toute l'aide qui lui est commandée pour sauver le navire et la cargaison ; il ne peut abandonner le navire sans l'agrément du capitaine, tant que celui-ci reste lui-même à bord.

Il demeure tenu, en cas de naufrage, de faire tous ses efforts en se conformant aux ordres du capitaine, pour sauver les personnes et leurs biens, comme pour mettre en sûreté les débris du navire, le matériel et la cargaison et, en cas de sauvetage (*Bergung*), il doit y aider moyennant la continuation du salaire et de la nourriture.

Art. 42. — L'homme d'équipage est tenu, même si le contrat d'engagement a pris fin par suite de la perte du navire (art. 69), de concourir, s'il en est requis, au rapport de mer (*Verklarung*) et d'affirmer sous serment sa déposition.

Il doit satisfaire à cette obligation moyennant le paiement des frais pouvant résulter de la perte de temps, des frais de voyage et de nourriture ; le montant, en cas de contestation, en doit être fixé par l'autorité qui reçoit le rapport, et à l'étranger, par le consul.

Art. 43. — Si, après le commencement du voyage, il apparaît que l'homme d'équipage est impropre au service pour lequel il s'est engagé, le capitaine a le droit de le mettre à un rang inférieur et de diminuer ses salaires en proportion. Ce droit n'existe pas à l'égard des officiers.

S'il est fait usage de ce droit, le capitaine doit porter au journal de bord, aussitôt que possible, la mesure intervenue et les faits la motivant, lire cette inscription à l'homme d'équipage et mentionner dans le journal que cela a eu lieu

(1) Voir ce Rec., XVIII, p. 779.

Digitized by Google

et à quel moment. Jusqu'à ce que cette communication et cette inscription aient été faites, la réduction du salaire n'a pas d'effet.

L'homme d'équipage doit, s'il le demande, recevoir une copie de cette inscription signée du capitaine.

L'homme d'équipage peut, à l'encontre de la mesure intervenue, faire appel à la décision du premier bureau des gens de mer, auquel il soit possible de s'adresser. Dès que la décision du bureau des gens de mer a été rendue, ou s'il n'y a pas été fait appel, lors de la revue de débarquement, l'affaire doit être mentionnée au livret de navigation et cela seulement par le bureau.

Art. 44. — Les salaires doivent être comptés depuis le jour de la revue d'embarquement, au cas où celle-ci précède l'entrée au service, et autrement, depuis le jour de l'entrée au service.

Le temps de voyage nécessaire pour atteindre le lieu où l'homme doit se présenter (art. 32), est également compté comme temps de service.

Art. 45. — A moins de convention contraire, l'homme d'équipage ne peut réclamer ses salaires qu'après la terminaison du voyage ou de l'engagement.

Toutefois, l'homme d'équipage peut, dans un port où le navire est déchargé en totalité ou pour la plus grande partie, demander le payement de la moitié des salaires gagnés jusqu'alors, pourvu que trois mois se soient déjà écoulés depuis la revue d'embarquement. De même, l'homme d'équipage a le droit, après l'expiration de trois autres mois, depuis le dernier payement, de réclamer le payement de la moitié des salaires gagnés depuis.

Si l'engagement est à temps (art. 28), l'homme d'équipage peut, lors du retour au port de départ, réclamer les salaires gagnés jusque-là.

Art. 46. — Le payement des salaires appartenant à l'homme d'équipage à la fin de l'engagement doit lui être fait personnellement et, à moins qu'à l'étranger une autre autorité soit désignée par les lois locales, il doit avoir lieu devant le bureau des gens de mer, qui passe la revue de débarquement, ou avec son autorisation, et doit être constaté par celui-ci dans le procès-verbal de revue. En cas d'empêchement de l'homme d'équipage, le payement peut être fait, avec son

Digitized by Google

consentement, à un membre de sa famille. Le payement ne doit pas avoir lieu dans un hôtel ou un débit.

On peut se passer du concours du bureau des gens de mer s'il ne peut avoir lieu sans retarder le voyage.

Le bureau des gens de mer est tenu, lors de la revue de débarquement, sur la demande de l'homme d'équipage. de recevoir tout ou partie des salaires à lui dus et, selon son indication, de les envoyer sans frais soit à un parent habitant ailleurs, soit à une caisse d'épargne ou à autre établissement de dépôt. Les dépenses résultant de cet envoi sont à la charge de l'armateur, si l'homme d'équipage est allemand.

Art. 47. — A défaut de convention contraire, l'usage local du port où l'homme d'équipage a subi la revue d'embarquement, détermine dans quelle mesure des avances sur les salaires ou des arrhes doivent être versées avant le commencement du voyage.

Art. 48. — Tous les payements à faire aux hommes d'équipage doivent être faits à leur choix, sauf les avances qui doivent l'être au choix du capitaine, soit en espèces, soit au moyen d'une traite tirée sur l'armateur. L'exigibilité de la traite doit, en ce qui concerne les avances, être subordonnée à la condition que l'homme d'équipage se trouve à bord au moment du départ du navire. Au surplus, la traite doit être pure et simple et à vue.

Art. 49. — Avant le commencement du voyage, un livre de comptes (*Abrechnungsbuch*) doit être ouvert, dans lequel doivent être comptés, d'après les divisions régulières du temps, les salaires gagnés et le montant des heures supplémentaires, et où doivent être portés toutes les avances et tous les acomptes donnés sur les salaires, les arrhes versées, s'il y en a. et en cas de payement en monnaie étrangère, le cours pris comme base. L'homme d'équipage doit, au reçu de chaque payement, donner quittance sur le livre de comptes. Le nombre des heures supplémentaires fournies. ainsi que le prix des heures supplémentaires ainsi gagné, doivent être portés sur le livre de comptes chaque semaine et au plus tard le jour qui suit chaque départ d'un port ; puis cette mention doit être soumise à l'approbation signée de l'homme d'équipage. S'il refuse son approbation, ce refus et le motif qui en est donné doivent être également portés sur le livre de comptes.

En outre, tout homme d'équipage qui le demande, doit

Digitized by Google

recevoir aussi un livret de salaires spécial (*Heuerbuch*) sur lequel sont portés pareillement les salaires gagnés, le prix des heures supplémentaires gagné, ainsi que tout payement effectué sur les salaires du titulaire et, en cas de payements en monnaie étrangère, le cours qui a été pris comme base. Avant la revue de débarquement, le total des salaires doit être fait à l'homme d'équipage dans ce livret.

Art. 50. — Lorsque, durant le voyage, le nombre des gens de l'équipage du pont ou des machines se trouve diminué, et que la continuation du voyage ne fait pas espérer une diminution dans les nécessités du travail, le capitaine doit compléter l'équipage autant que les circonstances le permettent. Tant qu'un complément n'a pas lieu, le montant des salaires épargnés pendant le voyage doit être réparti entre les hommes du même service, pour lesquels il y a eu de ce chef un surcroît de travail, proportionnellement à cette somme et aux salaires. Toutefois, il n'y a pas lieu de réclamer cette répartition, si la diminution de l'équipage est le résultat d'une désertion et si les effets du déserteur ne sont pas restés à bord.

Art. 51. — Si un homme de l'équipage a disparu au moment du départ du navire, le capitaine, aussitôt que possible, doit pour le faire rechercher en donner avis au bureau des gens de mer, dans le ressort duquel on s'est aperçu de cette disparition, et lui transmettre le livret de navigation de l'homme disparu.

Art. 52. — Dans tous les cas où un navire reste plus de deux ans parti, il y a lieu, pour l'homme d'équipage se trouvant en service depuis deux ans, à une augmentation des salaires, si ceux-ci ont été stipulés à temps.

Cette augmentation est fixée comme il suit :

1° Le mousse (*Schiffsjunge*) obtient, au commencement de la troisième année les salaires des matelots de seconde classe (*Leichtmatrosen*) tels qu'ils sont fixés au rôle d'équipage ou leur moyenne telle qu'elle en résulte, et au commencement de la quatrième année il obtient les salaires fixés au rôle d'équipage pour les matelots de première classe (*Vollmatrosen*) ;

2° Le matelot de seconde classe (*Leichtmatrose*) reçoit, au commencement de la troisième (1) année les salaires fixés au

(1) Le texte officiel porte *seconde* (*zweiten*) au lieu de *troisième* (*drit-*

Digitized by Google

rôle d'équipage pour les matelots de première classe (*Vollmatrosen*) et au commencement de la quatrième année un cinquième en plus desdits salaires ;

3° Pour le reste de l'équipage les salaires portés au rôle d'équipages sont augmentés d'un cinquième au début de la troisième année et au début de la quatrième année d'un nouveau cinquième de leur montant primitif.

Dans les cas prévus à l'alinéa 2 n°s 1 et 2, l'homme d'équipage passe avec l'élévation de ses salaires à la classe correspondante.

Art. 53. — Les créances, résultant des contrats de service et d'engagement, nées au profit du capitaine et des personnes appartenant à l'équipage, qui se sont trouvés sur un navire réputé perdu d'après les articles 862 et 863 du Code de commerce, deviennent exigibles à l'expiration du délai de présomption de perte. L'engagement est alors réputé terminé quinze jours après le jour où sont reçues les dernières nouvelles du navire.

Le montant des créances doit être remis au bureau des gens de mer du port d'attache et, à défaut, à celui du port d'enregistrement. Le bureau des gens de mer doit le transmettre aux ayants droit.

Art. 54. — L'homme d'équipage a droit à la nourriture aux frais du navire à partir de l'entrée en service jusqu'à la revue de débarquement, ou toutefois, si cela n'est pas possible sans retarder le voyage, jusqu'à l'expiration de l'engagement. Il ne doit employer qu'à ses besoins personnels les aliments et boissons qui lui sont fournis et n'en rien aliéner ni dissiper, ni autrement mettre de côté. En remplacement de la nourriture, une indemnité pécuniaire correspondante peut être fournie en vertu d'une stipulation spéciale.

Art. 55. — L'équipage a droit, à bord du navire, à partir de l'entrée en service jusqu'à la revue de débarquement ou toutefois, si cela n'est pas possible sans retarder le voyage, jusqu'à l'expiration de l'engagement, à un logement d'espace proportionné au nombre d'hommes et à la grandeur du navire, réservé pour lui et ses effets, bien clos et suffisant pour être aéré.

Si, par suite d'un accident ou par d'autres motifs, on ne

ten) ; mais c'est là une erreur matérielle, que l'ensemble de l'article permet de rectifier facilement. V. Perels, *op. cit.*, sur l'art. 52, note 2.

Digitized by Google

peut temporairement fournir à l'homme d'équipage un abri sur le navire, on doit lui procurer ailleurs un logement convenable.

Art. 56. — Le minimum d'aliments et de boissons à fournir par jour à l'homme d'équipage (art. 54) est déterminé, à moins de convention contraire, d'après les lois locales du port d'attache et à défaut d'après les lois locales du port de registre. Il appartient aux gouvernements des États de prendre toutes autres dispositions de détail par voie d'ordonnances et, à défaut de semblable mesure dans un port d'attache ou de registre sur le territoire, le soin en revient au Chancelier de l'empire.

Le Conseil fédéral détermine les dimensions et l'aménagement du logement (art. 55), l'aménagement des lavabos, salles de bains et lieux d'aisances à bord des navires et le minimum des médicaments à emporter. Les arrêtés du Conseil fédéral doivent être déposés pour communication au Reichstag à sa plus proche réunion.

Art. 57. — Le capitaine a le droit, en cas de prolongation extraordinaire du voyage ou en raison d'accidents survenus, d'ordonner une réduction des rations ou une modification dans le choix des aliments et des boissons.

Il doit mentionner au livre de bord à quel moment, pour quels motifs et de quelle manière une réduction ou une modification a été apportée.

L'homme d'équipage a droit à une indemnité proportionnée aux privations subies. Le bureau des gens de mer, devant lequel est passée la revue de débarquement, prononce sur cette réclamation sous réserve des voies de droit.

Art. 58. — Si un officier du navire ou trois hommes au moins de l'équipage portent plainte devant un bureau des gens de mer à raison de ce que le navire, pour lequel ils ont été enrôlés, n'est pas navigable ou de ce que les approvisionnements qu'emporte le navire pour les besoins de l'équipage en aliments et en boissons, sont insuffisants ou gâtés, le bureau des gens de mer doit se livrer avec la plus grande célérité possible à une visite du navire et des approvisionnements, en consultant les experts qu'il peut trouver et en présence des réclamants, et en insérer le résultat sur le livre-journal du navire. Le bureau des gens de mer doit également, si la plainte est reconnue fondée, prendre les mesures nécessaires.

Si le capitaine ne se conforme pas aux mesures prises à cet effet, tout officier ou homme d'équipage peut demander son congé dans les termes (art. 76) prescrits pour le cas de l'article 74, n° 1.

Art. 59. — Lorsque l'homme d'équipage, après l'entrée au service ou après la revue d'embarquement, tombe malade ou est blessé, l'armateur supporte les frais d'entretien et de traitement. Cette obligation s'étend :

1° Pendant trois mois à partir du commencement de la maladie ou de la blessure, si l'homme d'équipage, par suite de la maladie ou de la blessure, ne commence pas le voyage ;

2° Pendant trois mois après qu'il a quitté le navire dans un port allemand et pendant six mois après qu'il a quitté le navire dans un autre port, si l'homme a commencé le voyage.

Au cas de blessure, l'obligation de l'armateur vis-à-vis du blessé cesse dès que, et dans la mesure où, le syndicat professionnel (*Berufsgenossenschaft*) se charge des soins. L'armateur a le droit de fournir à l'homme d'équipage l'entretien et le traitement dans un établissement médical.

Un homme d'équipage qui, pour cause de maladie ou de blessure, a été laissé hors du territoire de l'empire, peut, s'il y consent et si le médecin traitant ou le bureau des gens de mer y consentent, être transporté dans un établissement médical dans un port allemand. Si l'homme d'équipage est hors d'état de donner son consentement ou s'il le refuse sans motif valable, il y peut être suppléé, après avis d'un médecin, par le bureau des gens de mer, dans le ressort duquel l'homme d'équipage se trouve momentanément. Si le transport a lieu, l'obligation de l'armateur ne se continue que pendant trois mois à partir de l'admission dans l'établissement médical du port allemand.

L'homme d'équipage qui, sans motif valable, se soustrait au traitement et qui, au dire du médecin, a compromis ainsi les soins ou en a gravement augmenté la difficulté, perd le droit à la gratuité de l'entretien et du traitement. Le bureau des gens de mer décide provisoirement sur le bien fondé du motif ainsi que sur le point de départ et la durée de la perte du droit.

L'homme d'équipage a droit, au cas où il ne revient pas avec le navire au port de départ (art. 14), au rapatriement

Digitized by Google

(*Zurückbeförderung*) dans ce port (art. 78 et 79) ou, au choix du capitaine, à une indemnité équivalente, qui est fixée provisoirement par le bureau des gens de mer s'il y a contestation.

Art. 60. — Si le port de départ est situé hors du territoire de l'empire, l'homme d'équipage engagé dans un port allemand peut, aux cas des articles 59 alinéa 6, 66 alinéa 3 et des articles 69, 71, 72 et 79, demander son rapatriement (*Rückbeforderung*) au port où il a été engagé. D'ailleurs, il peut être convenu que, pour le droit au rapatriement appartenant à l'homme d'équipage dans le cas sus-énoncé, le port de départ sera remplacé par un autre port, notamment par celui dans lequel l'engagement ou la revue d'embarquement ont eu lieu.

Si l'armateur ou son représentant manquent à satisfaire à la demande de l'homme d'équipage d'être rapatrié gratuitement dans un délai fixé par le bureau des gens de mer, ou si l'armateur ou son représentant ne se trouvent pas, par suite d'absence, en état de prendre des mesures équivalentes, le bureau des gens de mer peut, s'il ne doit pas en résulter pour l'armateur une augmentation de dépenses, ordonner, sur la demande de l'homme d'équipage, que le port de rapatriement, fixé par la loi ou par la convention, soit remplacé par un autre que désignera ledit bureau.

Art. 61. — L'homme d'équipage malade ou blessé touche ses salaires :

1° Jusqu'à la cessation de ses services, s'il ne commence pas le voyage ;

2° Jusqu'au jour où il a quitté le navire, s'il a commencé le voyage.

L'homme d'équipage n'a droit à aucun salaire pendant la durée de son séjour dans un établissement médical. Mais s'il a des parents, dont il ait jusque-là supporté, en tout ou pour la plus grande partie, l'entretien sur ses salaires, un quart de ses salaires doit lui être payé. Le payement peut être fait directement aux parents.

Si l'homme d'équipage est blessé en défendant le navire, il a droit à une indemnité proportionnée, fixée provisoirement en cas de contestation par le bureau des gens de mer.

Art. 62. — Les articles 59 à 61 ne s'appliquent pas à l'homme d'équipage qui s'est blessé ou rendu malade par

Digitized by Google

suite d'un fait punissable, ou qui a abandonné le service sans un des motifs l'y autorisant aux termes de l'article 74.

Le bureau des gens de mer décide provisoirement si l'on se trouve dans l'hypothèse de l'alinéa 1.

Art. 63. — Si l'homme d'équipage doit être laissé à terre par suite de maladie ou de blessure, le capitaine doit, sauf désignation contraire de l'homme, remettre au bureau des gens de mer du lieu du délaissement les effets et salaires de l'homme d'équipage pour prendre soin de leur conservation. Avec l'agrément de ce bureau la remise peut être effectuée ailleurs, notamment à l'administration de l'établissement médical ou l'homme d'équipage a été reçu. La même disposition est applicable lorsqu'il n'y a pas de bureau des gens de mer au lieu du délaissement. Dans ce cas, le capitaine doit en aviser le bureau dans le ressort duque la lieu le délaissement.

Le capitaine doit joindre à la remise des effets un inventaire des effets et du montant des salaires acquis, signé de lui et d'un officier du navire, ou à défaut, d'un homme d'équipage, et il doit transmettre à l'homme d'équipage un second exemplaire de l'inventaire avec la mention du lieu du dépôt.

En cas de maladie ou blessure du capitaine, son remplaçant doit procéder, pour les effets de celui-ci, conformément aux dispositions des alinéas 1 et 2.

Art. 64. — Si l'homme d'équipage meurt après l'entrée au service, l'armateur doit payer les salaires acquis jusqu'au jour du décès (art. 80), et si le décès a lieu pendant que les soins sont à la charge de l'armateur (art. 59), celui-ci doit supporter les frais funéraires.

Si l'on pense que le navire arrivera dans un port dans les vingt-quatre heures, le corps doit être transporté, lorsqu'aucune considération d'hygiène ne s'y oppose, et il y a lieu de prendre les mesures nécessaires à son inhumation à terre.

Le mode d'immersion à la mer doit être conforme aux usages maritimes.

Si l'homme d'équipage est tué en défendant le navire, l'armateur doit verser une indemnité proportionnée qui, au besoin, sera fixée par le juge.

Art. 65. — Le décès du capitaine ou d'un homme d'équipage, survenu à bord au cours du voyage, doit être constaté conformément aux articles 61 à 64 de la loi sur la constatation

Digitized by Google

de l'état civil et la célébration du mariage, du 6 février 1875 (*Reichs-Gesetzblatt*, p. 23), sous la sanction des peines portées à l'article 68 de ladite loi.

Lorsque les biens laissés par un homme d'équipage décédé se trouvent à bord, le capitaine doit veiller à en faire l'inventaire, à prendre à leur égard des mesures conservatoires et, en cas de besoin, à procéder à la vente de ces biens par voie de mise aux enchères. L'inventaire doit être dressé avec le concours de deux officiers du navire ou autres personnes dignes de foi.

Les objets mêmes composant les biens laissés, le prix en provenant le cas échéant, ainsi que les salaires qui peuvent être acquis doivent être remis avec ledit inventaire et la constatation du décès, au premier bureau des gens de mer auquel il soit possible de le faire, ou avec son autorisation, au bureau du port de départ ou du port d'attache.

En ce qui concerne les biens laissés par le capitaine décédé pendant le voyage, son représentant doit y veiller conformément aux dispositions des alinéas 2 et 3.

Art. 66. — L'homme d'équipage engagé au voyage est tenu, s'il n'y a point de stipulation contraire dans le contrat d'engagement, de rester en service pendant tout le voyage, y compris, le cas échéant, les voyages intermédiaires, jusqu'à la terminaison du voyage de retour.

Par voyage de retour, au sens de l'alinéa 1, on doit entendre le voyage vers le port d'où est parti le navire. Toutefois, si le navire vient d'un port situé hors d'Europe (art 82) et, à l'aller, est parti d'un port allemand, on doit réputer voyage de retour tout voyage vers un port de la Grande-Bretagne, de la Manche, de la mer du Nord, du Cattégat, du Sund ou de la mer Baltique, si le voyage se termine en réalité dans ledit port, et si le capitaine le déclare à l'équipage au plus tard dès l'arrivée.

Si le voyage ne se termine pas au port de départ, l'homme d'équipage a droit au rapatriement gratuit (art. 78 et 79) dans ce port ou, au choix du capitaine, à une indemnité équivalente, à fixer provisoirement, en cas de contestation, pas le bureau des gens de mer : de plus il a droit, en outre des salaires acquis, à ses salaires pendant la durée du rapatriement (art. 73).

Art. 67. — L'homme d'équipage engagé pour un temps

Digitized by Google

déterminé est tenu, s'il n'y a convention contraire, de rester au service jusqu'à l'expiration de ce temps.

Si le temps de service expire pendant un voyage, l'homme d'équipage peut, à défaut de convention contraire, demander son congé dès le premier port où arrive le navire pour décharger ou charger. Si, sur l'attestation du bureau des gens de mer, ou, à défaut de ce bureau, de l'autorité locale, il est impossible au capitaine d'engager dans le port un remplaçant, l'homme d'équipage est tenu, moyennant une augmentation d'un quart de ses salaires, de continuer le service jusqu'à un port où le remplacement soit possible, mais pendant un maximum de trois mois au plus. Si l'homme a été engagé dans un port allemand, le contrat de services doit, s'il le demande, être continué dans les mêmes conditions jusqu'au retour dans un port allemand, mais au plus pendant trois mois.

Art. 68. — Après que le voyage est terminé, l'homme d'équipage ne peut demander son congé avant que la cargaison soit déchargée, que le navire soit nettoyé et amarré dans le port ou dans un autre lieu et que, s'il y a lieu, le rapport de mer nécessaire ait été déposé.

Art. 69. — Le contrat d'engagement prend fin, lorsque le navire est perdu pour l'armateur par suite d'un sinistre, notamment :

1° Quand il périt ;

2° Quand il est condamné comme irréparable ou comme ne valant pas d'être réparé (art. 479 du Code de commerce) et que, dans ce dernier cas, il est vendu publiquement sans délai ;

3° Quand il est pris par des pirates ;

4° Quand il est capturé ou arrêté ou déclaré de bonne prise.

L'homme d'équipage a droit alors au rapatriement gratuit (art. 78 et 79) au port de départ ou, au choix du capitaine, à une indemnité équivalente à fixer provisoirement, en cas de contestation, par le bureau des gens de mer ; en outre il y a lieu de lui verser, en plus des salaires acquis, le montant des demi-salaires pour la durée du rapatriement (art. 73).

Art. 70. — Le capitaine peut congédier l'homme d'équipage avant l'expiration du temps de service :

1° Tant que le voyage n'est pas commencé, si l'homme d'équipage est impropre au service pour lequel il s'est engagé ;

Digitized by Google

2° Lorsque l'homme d'équipage se rend coupable d'une faute grave dans le service, notamment de désobéissance réitérée, d'indocilité continue, d'ivresse réitérée en service, ou d'acte de contrebande ;

3° Lorsque l'homme d'équipage se rend coupable du délit de vol, tromperie, infidélité, détournement, recel ou faux ou d'un acte puni de réclusion ou de mort ;

4° Lorsque l'homme d'équipage s'attire par un acte punissable une maladie ou une blessure, le rendant incapable de travailler ;

5° Lorsque l'homme d'équipage est atteint d'une maladie vénérienne qui peut être un danger pour les autres personnes se trouvant à bord. La question de savoir si tel est le cas, est décidée, en tant qu'il doit être fait appel à un médecin, d'après l'avis de ce dernier ;

6° Lorsque le voyage, pour lequel l'homme d'équipage était engagé, ne peut être commencé ou continué par suite de guerre, embargo ou blocus, par suite d'interdiction de sortie ou d'entrée ou par suite d'un autre événement concernant le navire ou la cargaison.

Le capitaine doit faire part, aussitôt que possible, à l'homme d'équipage de son congé ainsi que du motif ; dans les cas prévus à l'alinéa 1 nos 2 à 5, le capitaine doit en faire mention au livre-journal du bord, au plus tard avant que l'homme quitte le navire. L'homme d'équipage doit recevoir, s'il le demande, une copie de cette mention signée du capitaine.

Art. 71. — L'homme d'équipage n'a pas droit, dans les cas de l'article 70 nos 1 à 4, de recevoir plus que les salaires gagnés.

Dans le cas prévu au n° 5, les droits de l'homme d'équipage se déterminent d'après les dispositions des articles 59 à 61. Cette disposition n'est applicable aux sujets d'un État étranger qu'autant que, d'après un avis contenu au *Reichsgesetzblatt*, la législation de cet État ou les traités garantissent une condition réciproque aux allemands, qui sont en service à bord d'un navire de cet Etat.

Dans les cas prévus au n° 6, l'homme d'équipage a droit, lorsque le congédiement a lieu après le commencement du voyage, aux mêmes droits que ceux fixés à l'article 69, alinéa 2.

Art. 72. — L'homme d'équipage qui, engagé pour un

Digitized by Google

voyage, est congédié avant la fin de l'engagement pour d'autres motifs que ceux mentionnés à l'article 70, reçoit comme indemnité un mois de salaires en tenant compte des arrhes et avances qui ont pu être reçues.

Si le congédiement a lieu après le commencement du voyage, l'homme a droit en outre au rapatriement gratuit (art. 78 et 79) au port de départ ou, au choix du capitaine, à une indemnité équivalente à fixer, en cas de contestation, par le bureau des gens de mer. Il reçoit aussi, en plus des salaires énoncés à l'alinéa 1 et des salaires acquis (art. 80), les salaires correspondant à la durée présumée, calculée d'après l'article 73, de son voyage vers le port de rapatriement.

Art. 73. — Si le port de rapatriement est allemand, pour le calcul des loyers à payer à l'homme d'équipage pour le voyage de retour en cas de congédiement prématuré après le commencement du voyage (art. 72, al. 2), la durée de ce voyage se compte en prenant pour base le transport par navire à vapeur et comme il suit :

En cas de congédiement :

a) Dans un port de la mer du Nord ou de la Manche, de la Baltique ou des eaux environnantes..	15 jours.
b) Dans un autre port d'Europe (art. 82) . . .	1 mois.
c) Dans un port hors d'Europe, sauf exception pour ceux mentionnés sous la lettre *d*. .	1 m. 1/2.
d) Dans un port de l'Océan Pacifique ou d'Australie.	2 mois

Si le rapatriement doit avoir lieu, en tout ou en partie, par voilier, la route à faire par voilier doit être comptée pour le double de la durée du transport par navire à vapeur.

Si le rapatriement, aux cas des lettres *a* et *b* de l'alinéa 1, a lieu exclusivement par chemin de fer, la durée du voyage n'est pas prise en compte.

La durée du voyage de retour, au cas de rapatriement dans un port autre qu'un port allemand, est déterminée d'après la règle posée au paragraphe précédent en tenant compte proportionnellement des règles posées sous les lettres *a* à *d* ; en cas de contestation, cette durée est déterminée provisoirement par le bureau des gens de mer.

Digitized by Google

Art. 74. — L'homme d'équipage peut demander son congé :

1° Lorsque le capitaine s'est rendu coupable d'une grave infraction à ses obligations vis-à-vis de l'homme d'équipage, notamment en le maltraitant ou en tolérant de mauvais traitements de la part d'autres personnes de l'équipage, en lui retenant sans raison les aliments ou les boissons ou en lui distribuant des vivres gâtés ;

2° Lorsque le navire change de pavillon ;

3° Lorsqu'après la terminaison du voyage d'aller, un voyage intermédiaire est décidé, ou lorsqu'un voyage intermédiaire est terminé, si depuis l'entrée en service une année ou une année et demie s'est écoulée, selon que le navire se trouve dans un port d'Europe art. 82) ou hors d'Europe ;

4° Lorsque le navire est destiné ou doit toucher à un port, qui déjà au moment de la revue d'embarquement était contaminé par la peste, le choléra, ou la fièvre jaune, si au moment de la revue ce port et la contamination n'ont point été portés à la connaissance de l'homme d'équipage. On doit réputer comme contaminé, au sens de la présente disposition, le port dans lequel existent la peste, le choléra ou la fièvre jaune. Le droit à demander le congédiement cesse dès que la contamination a disparu ;

5° Lorsque l'homme d'équipage désire se préparer à l'examen de mécanicien, d'officier ou de capitaine, ou accepte une situation de capitaine qu'il prouve lui être offerte, pourvu qu'il présente un remplaçant convenable et que, par ce changement, il ne fasse subir aucun retard au navire. Le bureau des gens de mer le plus proche décide, en cas de contestation, si le remplaçant présenté est convenable.

Le changement d'armateur ou de capitaine ne donne à l'homme d'équipage aucun droit à demander son congé.

Art. 75. — Au cas de l'article 74 n° 3, le congé ne peut être demandé :

1° Lorsque l'homme d'équipage s'est engagé pour un temps plus long que celui fixé par cet article. L'engagement pour un temps indéterminé ou avec la stipulation générale qu'après la fin du voyage d'aller le service continuera pour tous les voyages qui pourraient être décidés, ne doit pas être considéré comme un semblable engagement ;

2° Dès que le voyage de retour est ordonné.

Art. 76. — L'homme d'équipage a, dans les cas prévus à

Digitized by Google

l'article 74 n°s 1 et 2, les mêmes droits que ceux énoncés pour le cas de l'article 72.

Dans les cas de l'article 74 n°s 3 à 5, il n'a pas droit à recevoir plus que ses salaires acquis. Toutefois, dans le cas du n° 4, il a les droits fixés par l'article 72 si, au moment de la revue d'embarquement au port d'attache, l'armateur, son représentant (art. 12, al. 2) ou le capitaine avaient connaissance de la contamination, ou, en cas de revue d'embarquement dans un autre port, si le capitaine avait connaissance de la contamination.

Art. 77. — A l'étranger, l'homme d'équipage qui demande son congé, doit, sauf au cas d'un changement de pavillon, ne quitter le service contre la volonté du capitaine qu'en vertu d'une décision provisoire du bureau des gens de mer (art. 129).

Art. 78. — Lorsque, d'après les dispositions de la présente loi, le droit au rapatriement gratuit est fondé, ce droit comprend également la nourriture pendant le voyage ainsi que le transport des effets de l'homme d'équipage. Les officiers ont droit au rapatriement et à l'entretien comme passagers de cabine.

En cas de contestation, le bureau des gens de mer, qui procède à la revue de débarquement, décide provisoirement sur le mode de rapatriement.

Art. 79. — Il est satisfait au droit au rapatriement gratuit et à la continuation des salaires pendant la durée du rapatriement, lorsque avec l'agrément du bureau des gens de mer, l'homme d'équipage, capable de travailler, reçoit l'indication d'un service équivalent à sa précédente situation et d'un salaire correspondant à bord d'un navire de commerce allemand à destination du port de rapatriement ou d'un port voisin de celui-ci ; dans ce dernier cas, l'homme a droit à une indemnité proportionnée pour continuer son rapatriement gratuit (art. 78) jusqu'au port primitivement désigné.

Si l'homme d'équipage n'est pas Allemand, un navire de sa nationalité est assimilé à un navire allemand.

Art. 80. — Dans les cas des articles 45, 53, 61, 64, 69, 71, 72 et 76, si les salaires n'ont pas été stipulés à temps, mais à forfait pour tout le voyage, les salaires gagnés sont calculés en tenant compte d'une part du montant intégral des salaires, d'autre part des services rendus ainsi que de la partie du voyage qui a pu déjà être accomplie. Pour la fixation des

Digitized by Google

salaires mensuels énoncés aux articles 72 et 73, on doit se baser sur la durée moyenne du voyage, y compris le temps du chargement et du déchargement, en tenant compte de la capacité du navire et calculer ainsi les salaires par mois. Pour le calcul des salaires par jour, on compte le mois à raison de trente jours.

Art. 81. — La part attribuée sur le fret ou sur le profit à l'homme d'équipage, à titre de rémunération, n'est pas réputé salaire (*Heuer*) au sens de la présente loi.

Art. 82. — Dans les cas des articles 66, 73 et 74, les ports hors d'Europe, de la Méditerranée et de la mer Noire, sont assimilés aux ports d'Europe.

Art. 83. — Le capitaine ne doit pas abandonner un homme d'équipage hors du territoire de l'empire sans l'autorisation du bureau des gens de mer. Lorsqu'en cas d'abandon, il y a lieu de pourvoir aux besoins de l'homme d'équipage à raison de son indigence, la délivrance de l'autorisation peut être subordonnée à la condition que le capitaine lui garantira des secours contre le besoin pendant une durée de trois mois.

Si l'homme d'équipage consent à l'abandon et s'il n'y a pas de bureau des gens de mer sur les lieux, et si l'on ne peut obtenir l'autorisation d'un autre bureau sans retarder le voyage, le capitaine a la faculté de laisser l'homme d'équipage sans autorisation. L'armateur reste, dans ce cas, responsable des dépenses résultant du dénuement possible de l'homme d'équipage pendant les trois mois qui suivent.

Il n'est pas par là dérogé aux dispositions de l'article 127.

SECTION QUATRIÈME

DISPOSITIONS DISCIPLINAIRES

Art. 84. — L'homme d'équipage est soumis au pouvoir disciplinaire du capitaine. L'exercice du pouvoir disciplinaire du capitaine ne peut être transmis au premier officier du service de pont et au premier officier du service des machines que dans leurs attributions de service. Ceux-ci ont, dans tous les cas, à justifier dans les vingt-quatre heures au capitaine de l'exercice du pouvoir disciplinaire.

Art. 85. — L'homme d'équipage est tenu de rester toujours sobre et d'observer vis-à-vis de chacun une tenue convenable et paisible.

Digitized by Google

Il doit traiter avec déférence le capitaine, les officiers et ses autres supérieurs et exécuter d'une façon absolue leurs ordres de service.

Art. 86. — L'homme d'équipage doit communiquer au capitaine, s'il le demande, conformément à la vérité et complètement, ce qu'il sait des choses concernant le service du navire.

Art. 87 — L'homme d'équipage ne doit apporter ni faire apporter à bord aucune marchandise sans la permission du capitaine. Pour les marchandises lui appartenant ou appartenant à des tiers, qui seraient transportées contrairement à cette interdiction, il doit payer le fret le plus élevé stipulé au lieu et à l'époque du chargement pour des voyages et des marchandises semblables, sans préjudice de l'obligation de payer une indemnité s'il est justifié d'un dommage plus grand.

Le capitaine a également le droit de jeter par-dessus bord ces marchandises, si leur séjour à bord peut mettre en péril le navire, la cargaison ou la santé des personnes se trouvant à bord ou entraîner l'intervention d'une autorité.

Art. 88. — Les dispositions de l'article 87 sont également applicables, lorsque l'homme d'équipage apporte à bord ou fait apporter, sans la permission du capitaine, des armes ou des munitions, de l'eau-de-vie ou autres boissons spiritueuses ou plus de tabac ou d'articles de tabac qu'il n'a besoin pour son usage pendant le voyage projeté.

Les objets emportés contrairement à cette interdiction sont confisqués au profit du navire.

Art. 89. — Le capitaine doit porter, aussitôt que possible, sur le journal de bord, les ordres donnés en vertu des dispositions des articles 87 et 88.

Art. 90. — Lorsque le navire se trouve dans le port ou sur rade, le capitaine a le droit, si d'après les circonstances une désertion est à craindre, de prendre en garde les effets des gens de l'équipage jusqu'au départ du navire.

Art. 91. — Le capitaine a le droit de prendre les mesures propres à assurer le maintien de l'ordre et la régularité du service. Toutefois il ne peut, dans ce but, ni prononcer comme peine ni appliquer comme moyen de contrainte, des amendes, une réduction de ration de plus de trois jours, un emprisonnement ni une correction corporelle.

En cas d'insubordination ou de désobéissance opiniâtre, le

Digitized by Google

capitaine a le droit d'employer tous les moyens qui sont nécessaires pour faire obéir à ses ordres. Dans ce but, il lui est même permis d'employer la contrainte corporelle dans la mesure commandée par les circonstances Il peut en outre prendre, vis-à-vis des récalcitrants, les mesures de sûreté qu'il convient, et, si cela est nécessaire, les faire mettre aux fers pendant le voyage.

Tout homme d'équipage doit prêter son concours au capitaine, s'il le requiert, pour maintenir l'ordre ainsi que pour empêcher ou réprimer une insubordination.

A l'étranger le capitaine peut, dans les cas urgents, s'adresser aux commandants des bâtiments de la marine de guerre de l'empire qu'il peut trouver, pour demander assistance en vue de maintenir la discipline.

Art. 92. — Le capitaine doit, aussitôt que possible, porter sur le journal toute mesure prise en conformité des dispositions de l'article 91, avec l'indication du motif.

SECTION CINQUIÈME

DISPOSITIONS PÉNALES

Art. 93. — L'homme d'équipage qui, après la conclusion du contrat d'engagement, se tient caché afin de se soustraire à l'entrée en service, est puni d'une amende de 60 marks au maximum.

Lorsqu'un homme d'équipage, pour se soustraire à la continuation du service, déserte ou se cache, la peine pécuniaire est portée à 300 marks au maximum ou à la peine d'emprisonnement jusqu'à trois mois.

L'homme d'équipage qui s'enfuit avec les salaires et se cache pour se soustraire au service dont il s'est chargé, est puni de la peine d'emprisonnement d'un an au plus, portée à l'article 298 du Code pénal. S'il y a des circonstances atténuantes, la condamnation peut être d'une amende jusqu'à 300 marks.

Dans le cas des alinéas 1 et 2, la poursuite n'a lieu que sur la demande du capitaine. La résiliation du contrat est facultative.

Art. 94. — Dans le cas de l'article 93 alinéas 2 et 3, l'homme d'équipage perd le droit aux salaires gagnés jus-

Digitized by Google

qu'alors, lorsque, avant le départ du navire, il ne revient pas volontairement pour continuer son service ou n'est pas ramené de force. Les salaires de l'homme et, s'ils ne suffisent point, ses effets laissés à bord, peuvent être réclamés par l'armateur pour se couvrir de son droit à des dommages-intérêts, en vertu d'un contrat d'engagement ou de service ; si les salaires ne sont pas nécessaires à cet égard, il en est disposé selon la règle de l'article 132. Un exposé, relatant le montant de l'indemnité réclamée et des salaires acquis, doit être adressé, aussitôt que possible, au bureau des gens de mer, auquel la désertion est notifiée (art. 25), faute de quoi le droit susénoncé est perdu.

Art. 95. — Si, en pays étranger, l'homme d'équipage s'est soustrait au service dans un des cas prévus à l'article 74 nos 1, 3, 4 et 5 contrairement aux dispositions de l'article 77, l'amende atteint le montant d'un mois de salaires.

Art. 96. — Est puni d'une amende égale au montant d'un mois de salaires l'homme d'équipage qui s'est rendu coupable d'une grave infraction à ses obligations de service.

Doit notamment être réputée infraction au service, punissable d'après l'alinéa 1, lorsqu'elle est commise d'une façon grave :

1° La négligence dans le service de quart ;

2° La désobéissance à un ordre de service donné par un supérieur ;

3° Des manières inconvénantes vis-à-vis des supérieurs, vis-à-vis des autres membres de l'équipage ou vis-à-vis des passagers ;

4° L'abandon du navire sans permission ou l'absence au delà du temps fixé ;

5° Le fait d'emporter du bord des effets personnels ou appartenant à des tiers et le fait d'apporter ou faire apporter à bord, sans permission, des marchandises ou autres objets ;

6° Le fait d'admettre à bord, de sa propre autorité, des personnes étrangères, et de donner de même la permission d'amarrer des embarcations au navire ;

7° L'ivresse pendant le service ;

8° Le gaspillage, l'aliénation illicite ou l'abandon des vivres.

Vis-à-vis des officiers, la peine peut être portée au montant de deux mois de salaires.

La poursuite n'a lieu que sur la plainte du capitaine ou

Digitized by Google

d'un homme d'équipage lésé. La plainte peut être portée jusqu'au moment de la revue de débarquement. Elle peut être retirée jusqu'au moment où la condamnation est devenue définitive.

Art. 97. — Dans les cas des articles 95 et 96, lorsque les salaires n'ont point été stipulés au mois, la somme corres-dant au loyer d'un mois est, pour le calcul de l'amende, fixée d'après l'appréciation du bureau des gens de mer.

Art 98. — Le capitaine doit, aussitôt que possible, porter sur le journal de bord toute infraction grave au service (art. 96), avec l'indication précise de ce qui s'est passé et donner communication à l'homme d'équipage du contenu de cette insertion, en rappelant expressément la peine édictée par l'article 96 ; il doit également lui délivrer, s'il le requiert, une copie de l'insertion.

Si cette communication n'est pas faite, les motifs de l'omission doivent être portés au journal de bord. Si cette mention est omise, il n'y a pas lieu à poursuite, à moins que, dans le cas de l'article 96 alinéa 2 n° 3, l'homme d'équipage lésé ne porte plainte.

Art. 99. — Si un homme d'équipage se plaint de manières inconvenantes de ses supérieurs ou d'autres membres de l'équipage, ou de ce que le navire, pour lequel il a été enrôlé, n'est pas navigable, ou que les provisions emportées par le navire pour les besoins de l'équipage, comme aliments et boissons, sont insuffisantes ou gâtées, le capitaine doit insérer la plainte dans le journal de bord, avec l'indication exacte du fait et remettre au plaignant, s'il le requiert, une copie de l'insertion.

Art. 100. — Un homme d'équipage, qui refuse l'obéissance due aux ordres réitérés du capitaine, d'un officier ou d'un autre supérieur, est puni d'un emprisonnement de trois mois au plus et d'amende jusqu'à 300 marks.

Art. 101. — Lorsque deux ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage refusent en commun, après complot, l'obéissance due au capitaine, à un officier ou à un autre supérieur, chacun des coupables est passible de la peine d'emprisonnement jusqu'à un an. Le chef du complot est puni d'emprisonnement jusqu'à trois ans.

S'il y a des circonstances atténuantes, la condamnation peut être d'une amende jusqu'à 600 marks. Le chef du complot est, dans ce cas, puni d'emprisonnement jusqu'à un an.

Digitized by Google

Art. 102. — Un homme d'équipage qui excite deux ou plusieurs personnes appartenant à l'équipage à commettre un acte puni par les art. 101 et 105, est puni comme instigateur, lorsque l'excitation a eu pour résultat l'acte punissable ou une tentative punissable.

Si l'excitation est restée sans résultat, la peine est, dans le cas de l'article 101, d'une amende de 300 marks au plus, et, dans le cas de l'article 105, d'une amende de 600 marks au plus ou d'un emprisonnement jusqu'à un an.

Art. 103. — Un homme d'équipage, qui, par violence, menace de violence ou refus de service, contraint le capitaine, un officier ou un autre supérieur à prendre ou à ne pas prendre une mesure de service, est puni d'emprisonnement jusqu'à deux ans. S'il y a des circonstances atténuantes, la condamnation peut être d'une amende jusqu'à 600 marks. La tentative est punissable.

Art. 104. — Les mêmes dispositions pénales (art. 103) sont applicables à l'homme d'équipage qui, par la violence ou menace de violence, résiste au capitaine, à un officier ou à un autre supérieur dans l'exercice de son autorité de service ou qui commet une voie de fait contre le capitaine, un officier ou un autre supérieur.

Art. 105. — Si l'un des actes mentionnés aux articles 103 et 104 est commis en commun, après complot, par plusieurs hommes de l'équipage, la peine peut être portée au double du maximum édicté.

Le chef du complot ainsi que ceux qui ont exercé des actes de violence contre le capitaine, un officier ou un autre supérieur, sont punis des travaux forcés jusqu'à cinq ans ou d'emprisonnement pour une durée égale ; en outre de la peine des travaux forcés, la mise sous la surveillance de la police peut être prononcée. S'il y a des circonstances atténuantes, la peine d'emprisonnement n'est pas abaissée au-dessous de trois mois.

Art. 106. — Un homme d'équipage qui refuse d'obéir aux ordres du capitaine, d'un officier ou d'un autre supérieur qui ont pour but d'empêcher ou de réprimer les actes énoncés aux articles 103 et 104, est puni d'emprisonnement jusqu'à six mois ou d'amende jusqu'à 300 marks.

Art. 107. — Est puni d'amende jusqu'à 60 marks ou d'arrêts (*Haft*) jusqu'à quinze jours, l'homme d'équipage :

1° Qui, à propos de la délivrance d'un livret de navigation,

Digitized by Google

d'une mention à y insérer ou d'une revue, dénature ou supprime des faits vrais ou présente des faits faux, pour tromper un bureau des gens de mer ;

2° Qui omet de se présenter à la revue conformément à l'article 12 ;

3° Qui, au cas d'un empêchement s'opposant à son entrée en service, omet d'en faire la déclaration au bureau des gens de mer conformément à l'article 17 ;

4° Qui, sciemment, apporte au capitaine, d'après l'article 99, une plainte fondée sur des allégations fausses ;

5° Qui contrevient à la décision provisoire du bureau des gens de mer (art 129. al. 3).

La disposition de l'alinéa 1 n° 1, ne déroge point à la prescription de l'article 271 du Code pénal.

Art 108. — Celui qui, sciemment. forme devant un bureau des gens de mer une plainte fondée sur une allégation fausse relativement à l'innavigabilité du navire ou à l'insuffisance des approvisionnements (art. 58) et provoque sur ce point une enquête, est puni d'emprisonnement jusqu'à trois mois ou d'amende jusqu'à 300 marks.

Celui qui, à la légère, forme devant le bureau des gens de mer une plainte fondée sur de fausses allégations relativement à l'innavigabilité du navire ou à l'insuffisance des vivres et qui provoque une enquête sur ce point, est puni d'amende jusqu'à 100 marks.

Art. 109. — Un homme d équipage qui, intentionnellement et illégalement, détruit ou endommage le corps du navire, la machine, les agrès, les objets d'armement ou appareils servant au sauvetage de la vie humaine, est puni d'amende jusqu'à 1.000 marks ou d'emprisonnement jusqu'à deux ans.

La tentative est punissable.

La poursuite n'a lieu que sur une plainte.

Art. 110. — La condamnation à une peine édictée dans la présente section ou par d'autres dispositions pénales ne se trouve pas exclue par le fait que le coupable a déjà été puni disciplinairement pour l'acte mis à sa charge. Toutefois la peine disciplinaire doit être prise en considération pour la détermination de la peine aussi bien dans la décision répressive prononcée par le bureau des gens de mer (art. 123) que dans la condamnation prononcée par le juge.

Art. 111. — Le capitaine, l'officier ou un autre supérieur,

Digitized by Google

qui abuse vis-à-vis d'un homme d'équipage de son pouvoir disciplinaire, est puni d'amende jusqu'à 1.000 marks ou d'emprisonnement jusqu'à un an.

Art 112. – Le capitaine qui, de propos délibéré, omet de pourvoir à l'approvisionnement nécessaire du navire avant le commencement ou au cours du voyage, est puni d'emprisonnement, et peut en outre être condamné à l'amende jusqu'à 1.500 marks et à la perte de ses droits civiques.

Si l'omission provient d'une négligence et s'il en résulte que l'équipage ne peut recevoir les vivres qui lui sont dus, la peine est celle de l'amende jusqu'à 500 marks ou de l'emprisonnement jusqu'à un an.

Art. 113. — Est puni d'amende jusqu'à 300 marks, d'arrêts ou d'emprisonnement jusqu'à trois mois, le capitaine :

1° Qui contrevient aux obligations qui lui sont imposées par les prescriptions édictées par le Conseil fédéral conformément à l'article 56, alinéa 2 ;

2° Qui contrevient aux obligations qui lui sont imposées par les prescriptions édictées par le Conseil fédéral conformément à l'article 4 relativement à l'engagement d'officiers pour le service du navire ;

3° Qui, sans motif, retient les aliments ou la boisson de l'homme d'équipage ou qui, sans nécessité, distribue des vivres gâtés ;

4° Qui, sans autorisation du bureau des gens de mer, abandonne un homme d'équipage en pays étranger, en dehors du cas de l'article 83, alinéa 2.

Art. 114. — Est puni d'amende jusqu'à 150 marks ou d'arrêts le capitaine :

1° Qui néglige de faire connaître par voie d'affiche quels sont les supérieurs (art. 3, al. 4) ;

2° Qui omet de remettre à l'homme d'équipage au moment de l'engagement l'acte d'engagement (*Heuerschein*) prescrit (art. 27) ;

3° Qui ne satisfait point aux obligations qui lui incombent relativement à la revue, ou omet de veiller à ce que le rôle d'équipage se trouve à bord pendant le voyage ;

4° Qui dans les faits se rapportant à la revue ou à une insertion au livret de navigation, dénature ou supprime des faits vrais ou en présente des faux pour tromper un bureau des gens de mer ;

5° Qui contrairement à la prescription de l'article 37

Digitized by Google

alinéa 3, refuse à l'homme d'équipage, sans motif sérieux, la permission de quitter le navire ; la punition n'a lieu que si l'homme d'équipage la requiert devant un bureau des gens de mer, dans les trois jours du refus ;

6° Qui contrevient aux prescriptions de l'article 36 alinéas 2 et 4 et de l'article 38 ;

7° Qui contrevient aux prescriptions des articles 46 et 48 concernant le payement des salaires et des avances ;

8° Qui omet de veiller à l'accomplissement des obligations édictées à l'article 49 ;

9° Qui, contrairement aux prescriptions de l'article 50, ne complète pas l'équipage ;

10° Qui néglige les soins qui lui incombent relativement au livret de navigation (art. 17), aux effets et salaires acquis de l'homme malade, ou aux biens laissés par l'homme décédé (art. 63 et 65) ;

11° Qui contrevient aux dispositions de l'article 64 alinéas 2 et 3 ;

12° Qui omet, dans le journal de bord, une des insertions prescriptes aux articles 70, 89, 92 et 99 ;

13° Qui ne satisfait point aux obligations qui lui incombent d'après les articles 126 et 127 en cas de délits ou de crimes ;

14° Qui, sans raison urgente, refuse à l'homme d'équipage l'occasion de faire appel à la décision du bureau des gens de mer (art 129 et 130) ;

15° Qui ne donne point suite à l'ordre donné par un bureau des gens de mer relativement à l'exécution d'une condamnation pénale (art. 125, al. 2) ou qui contrevient à la décision provisoire d'un bureau des gens de mer (art. 129, al. 3) ;

16° Qui omet de veiller à ce que les copies et écrits, prescrits à l'article 133, soient accessibles à tous dans le logement de l'équipage ;

Les dispositions de l'alinéa 1 n° 4 ne dérogent point à la disposition de l'article 271 du Code pénal.

Art. 115 — Est puni d'amende jusqu'à 10 marks ou d'un jour d'arrêts, le capitaine ou l'homme d'équipage qui se comporte d'une façon inconvenante devant le bureau des gens de mer.

Art 116. — L'officier qui omet de faire connaître au capitaine dans les vingt-quatre heures, conformément à l'arti-

Digitized by Google

cle 84, l'exercice qu'il a fait de l'autorité disciplinaire, est puni d'amende jusqu'à 150 marks ou d'arrêts.

Art. 117. — Celui qui, comme armateur ou représentant d'un armateur, contrevient sciemment aux dispositions édictées par le Conseil fédéral en conformité de l'article 56 alinéa 2, ou qui met le capitaine dans l'impossibilité de pourvoir à l'approvisionnement suffisant du navire ou d'emporter les médicaments réglementaires. et puni d'amende jusqu'à 1.000 marks ou d'emprisonnement jusqu'à un an, en tant que, dans le dernier cas, d'autres dispositions n'édictent pas une peine plus forte.

Encourt la même peine celui qui, en la qualité susénoncée à l'alinéa 1, contrevient intentionnellement aux dispositions édictées par le Conseil fédéral, relativement à l'engagement pour le service du navire des capitaines et officiers.

Art. 118. — Celui qui, comme armateur ou représentant d'un armateur, contrevient, par les ordres qu'il donne, aux dispositions de l'article 37 alinéas 2 et 4 et de l'article 38 sur le repos du dimanche, est puni d'amende jusqu'à 300 marks ou d'arrêts.

Art. 119. — Celui qui, comme armateur ou représentant d'un armateur, omet, lors de l'engagement, de délivrer à l'homme d'équipage l'acte d'engagement prescrit (art. 27), est puni d'amende jusqu'à 150 marks ou d'arrêts

Art. 120. — Sont également réputés armateurs, au sens des articles 117 à 119, les membres du conseil d'administration des sociétés par actions ou autres sociétés de commerce, associations coopératives enregistrées ou personnes morales, représentées par un conseil, et qui exercent un armement collectif (*Rhederei*) (1).

Art. 121. — La poursuite, en raison des actes punissables énoncés aux art. 93 à 119, a également lieu lorsque les actes punissables sont commis hors du territoire de l'empire ; la poursuite n'est pas exclue par le fait que l'auteur de l'acte est étranger.

La prescription de la poursuite ne commence en ce cas qu'à partir du jour où le navire, auquel appartenait le délinquant au moment de l'infraction, atteint un port où se trouve un bureau des gens de mer.

Art. 122. — Dans les cas de l'article 93 alinéas 1 et 2 et des

(1) Voir l'article 489 du Code de Commerce allemand (de 1897).

Digitized by Google

articles 95, 96, 107, 114 à 116, 118 et 119, l'instruction est faite et la décision est rendue par le bureau des gens de mer ; toutefois, dans le cas de l'article 93 alinéa 2, il n'en est ainsi que si le bureau a son siège hors du territoire de l'empire, et, dans les cas des articles 118 et 119, que s'il a son siège sur le territoire.

Art. 123. — Le bureau des gens de mer doit interroger le prévenu et établir les faits avec le plus de clarté possible. Il n'y a pas lieu de faire prêter serment aux témoins. Après la clôture de l'instruction, une décision motivée doit être rendue, laquelle en cas d'absence du prévenu doit lui être notifiée. Si une peine est prononcée, la durée de la peine privative de la liberté, substituée à l'amende au cas d'insolvabilité, doit être fixée. La décision agit au point de vue de l'interruption de la prescription comme le ferait un action judiciaire.

La procédure devant le bureau des gens de mer ne donne lieu à la perception d'aucun droit.

En Allemagne, les dispositions des articles 170, 173 à 176 de la loi sur l'organisation judiciaire, concernant la publicité, sont applicables à la procédure.

Au surplus, la procédure devant le bureau des gens de mer est réglementée par arrêté du Conseil fédéral. Cet arrêté doit être présenté, pour communication, au Reichstag, à sa plus proche réunion.

Art. 124. — Le prévenu peut, dans un délai de dix jours à compter de la prononciation de la sentence ou de sa notification, réclamer une décision judiciaire. Cette requête doit être présentée au bureau des gens de mer qui en dresse procès-verbal, ou formée par écrit. Le bureau doit remettre au requérant, s'il le demande, une attestation de la requête formulée.

Si, avant l'expiration du délai, le navire quitte le port, l'homme d'équipage peut encore, dans ledit délai, former son recours auprès du capitaine, qui en dresse procès-verbal, ou le formuler par écrit. Une attestation du recours ainsi formé doit être remise à l'homme d'équipage, s'il le demande. Le capitaine doit, aussitôt que possible, mentionner ledit recours sur le journal de bord et adresser la requête au bureau des gens de mer. La prescription est suspendue depuis le moment où le recours est formé, jusqu'à l'arrivée de la requête auprès du bureau des gens de mer.

Si le bureau des gens de mer a son siège en Allemagne, le tribunal compétent pour connaître de la procédure ultérieure

Digitized by Google

est celui dans le ressort duquel ce siège est situé. Si le bureau a son siège à l'étranger, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se trouve le port d'attache en Allemagne ou à défaut, le port de registre du navire ; à défaut d'un tribunal allemand compétent d'après ce qui précède, le tribunal est désigné par le tribunal d'empire (*Reichsgericht*).

Art. 125. — La sentence du bureau des gens de mer est, au point de vue du recouvrement de l'amende, exécutoire par provision.

L'exécution des condamnations prononcées par les bureaux des gens de mer en Allemagne a lieu par l'entremise des autorités désignées à cet effet par les lois des Etats. Quant à l'exécution des condamnations prononcées par un bureau des gens de mer à l'étranger, il y est procédé sans frais par ce bureau lui-même, et le capitaine doit alors exécuter les mesures ordonnées par ce bureau pour le recouvrement de l'amende ; les dispositions des articles 811 et 850 du Code de procédure civile sur les choses et les créances insaisissables sont applicables.

Les autorités visés à l'alinéa 2 et chargées en Allemagne de l'exécution, doivent, si elles en sont requises, exécuter également les condamnations prononcées par un bureau des gens de mer situé en dehors de leur circonscription contre des personnes se trouvant dans leur circonscription. Les dispositions de la loi du 9 juin 1895 (*Reichsgesetzblatt*, p. 256) sur l'assistance réciproque pour la perception des impôts et l'exécution des peines pécuniaires sont applicables à cette requête.

Art. 126. — Si, pendant que le navire est en mer ou à l'étranger, un homme d'équipage commet une infraction ou un crime, le capitaine doit, avec l'assistance des officiers et autres personnes dignes de foi, constater exactement tout ce qui peut avoir une influence sur la preuve du fait et sur sa répression. Spécialement, dans les cas de meurtre ou de blessures graves, la nature des blessures doit être décrite exactement, et il faut également mentionner combien de temps la victime a survécu, si des remèdes ont été employés et lesquels et quelle nourriture a été prise par la victime.

Art. 127. — Le capitaine a le droit de visiter en tout temps les effets des gens de l'équipage soupçonnés d'avoir participé à un acte punissable.

Le capitaine a, en outre, le droit d'arrêter l'homme d'équipage qui s'est rendu coupable d'un des actes punissables pré-

Digitized by Google

vus par l'article 70 n° 3 et par l'article 93 alinéas 2 et 3. Dans les cas de l'article 70 n° 3. il est tenu de le faire. lorsque la fuite du coupable est à craindre. Dans les cas de l'article 93 alinéas 2 et 3, on doit s'abstenir de l'emprisonnement tant que le navire est en haute mer.

Le délinquant doit être livré, avec les documents qui ont été dressés, au premier bureau des gens de mer auquel on peut s'adresser. Lorsqu'en pays étranger le bureau des gens de mer refuse de se charger du délinquant pour des motifs particuliers, le capitaine doit en effectuer la remise au premier autre bureau des gens de mer auquel il est possible de le faire.

Dans les cas urgents, le capitaine a le droit, si, en pays étranger, il n'est pas possible de s'adresser en temps utile à un bureau des gens de mer, de livrer le délinquant à l'autorité étrangère, pour qu'il soit remis ensuite à une autorité allemande compétente. Il doit alors en aviser le premier bureau des gens de mer auquel il lui soit possible de le faire.

SECTION SIXIÈME

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 128. — Tout bureau des gens de mer est tenu de chercher à arranger à l'amiable les contestations qui s'élèvent entre le capitaine et les hommes d'équipage et qui sont portées à sa connaissance. Notamment, le bureau des gens de mer, devant lequel a lieu la revue du débarquement, doit tenter l'arrangement amiable des contestations qui y sont relatives.

Art. 129 — L'homme d'équipage ne peut assigner le capitaine devant un tribunal étranger, ni pénalement ni civilement, s'il existe vis à-vis de lui un tribunal compétent en Allemagne. S'il contrevient à cette disposition, non seulement il est responsable du préjudice qui en résulte, mais encore il perd les salaires gagnés jusque-là.

Il peut, dans les cas qui ne souffrent point de retard, réclamer la décision provisoire du bureau des gens de mer. Le capitaine ne doit point lui en refuser l'occasion sans motif urgent. Le capitaine a également, comme l'homme d'équipage, la faculté de réclamer la décision du bureau des gens de mer.

Chaque partie doit se conformer provisoirement à la déci-

Digitized by Google

sion du bureau des gens de mer, sous réserve de la faculté de faire valoir ses droits devant l'autorité compétente.

Dans le cas de vente forcée du navire, les dispositions de l'alinéa 1 ne sont pas applicables à l'exercice des créances de l'homme d'équipage résultant du contrat d'engagement.

Art. 130. — En Allemagne, la contestation entre le capitaine et l'homme d'équipage qui se produit, après la revue d'embarquement, relativement au commencement ou à la continuation du service, est, sous réserve des voies de droit, tranchée par le bureau des gens de mer dans le ressort duquel se trouve le navire.

Art. 131. — La décision rendue par le bureau des gens de mer conformément aux articles 129 et 130 est assimilée à un jugement déclaré exécutoire par provision. L'énoncé de la clause d'exécution n'est pas nécessaire. Si l'autorité compétente se trouve saisie ou s'il est fait appel aux tribunaux, l'article 707 du Code de procédure civile est applicable.

Art. 132. — Les amendes édictées ou prononcées en conformité des dispositions de la section cinquième sont dévolues à la Caisse des gens de mer (*Seemannskasse*) ou, à défaut, à la caisse locale des pauvres du port d'attache en Allemagne du navire auquel appartenait le coupable au moment où il a commis l'acte punissable, à moins que la législation particulière de l'Etat n'en ait disposé pour d'autres buts analogues. A défaut d'un port d'attache en Allemagne, celui-ci est remplacé par le port de registre en Allemagne ; à défaut également de ce dernier, la désignation est faite par le Chancelier de l'empire.

Art. 133. — Un exemplaire de la présente loi, des dispositions applicables au navire relativement à la nourriture et au logement (art. 56), et d'un recueil officiel des dispositions concernant la situation militaire de la population maritime ou demi-maritime (art. 7) ainsi qu'une copie des dispositions du contrat d'engagement contenues au rôle d'équipage y compris toutes les dispositions connexes, doivent être mis dans le logement de l'équipage à la disposition du personnel du navire, pour qu'il puisse en prendre connaissance en tout temps.

Art. 134. — L'application aux petits navires (caboteurs, côtiers, etc.), de l'article 1er alinéa 2, de la section deuxième, des articles 36, 43, 44, de l'article 49, des articles 59 à 64, de l'article 65 alinéas 2 et 3 et de l'article 133 peut être exclue en

Digitized by Google

tout ou en partie par arrêté du Conseil fédéral. Cet arrêté doit être déposé pour communication au Reichstag à sa plus proche réunion.

Art. 135. — Ne sont point applicables :

1o Aux remorqueurs, l'article 1er alinéa 2 et les articles 35 à 38 ;

2o Aux embarcations de sauvetage, l'article 1er alinéa 2 et, lorsque ces navires sont en service, les articles 35 à 38 ;

3o Aux bateaux de pêche en haute mer, l'article 36, l'article 37 alinéa 2 et l'article 38 alinéa 1 et, lorsque l'équipage est engagé à la part, l'article 1er alinéa 2.

Art. 136. — Lorsqu'en pays étranger, d'après la législation locale le contrat d'engagement ou la cessation de l'engagement doivent être portés à la connaissance de l'équipage des navires allemands par l'autorité étrangère, le Chancelier de l'empire peut déclarer que les revues d'embarquement et de débarquement devant le bureau des gens de mer (art. 13 et 18) pourront être remplacées par une inscription que fera ledit bureau sur le rôle d'équipage, constatant la publicité donnée devant l'autorité étrangère.

Art. 137.— La loi entrera en vigueur à dater du 1er avril 1903. La loi sur les gens de mer du 27 décembre 1872 cessera, le même jour, d'être en vigueur.

Art. 138. — Lorsque, dans d'autres lois, il est fait renvoi à des dispositions qui ont été abrogées par la présente loi, les dispositions correspondantes de la présente loi les remplacent.

(Extrait de la *Revue Maritime*, no de décembre 1902).

BIBLIOGRAPHIE

Recueil général des lois et arrêts. — *Code de commerce*, annoté par MM. Em. Cohendy, professeur à la Faculté de droit et à l'Ecole de commerce de Lyon, et A. Darras, docteur en droit. — Tome Ier (art. 1 à 436. — Paris, L. Larose, éditeur, 1903.

Essai sur la fondation et l'histoire de la Banque d'Angleterre (1694-1844), par A. Andréadès, docteur en droit. — Paris, A. Rousseau, éditeur, 1901.

Digitized by Google

Etrangers et protégés dans l'Empire Ottoman, par Pierre Arminjon, avocat à la Cour d'appel mixte, professeur de droit international à l'Ecole Khédiviale de droit. — Tome Ier. — Paris, A. Chevalier-Marescq et Cie, éditeurs, 1903.

Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, von F. Perels, professeur an der Universität Berlin, etc... — Berlin, E. S. Mittler und Sohn, 1903.

La legge sulla guerra marittima degli Stati Uniti, di Carlo Bruno. — (Estratto dalla Rivista marittima, 1903). — Città di Castello, tip. S. Lapi, 1903.

Sull' art. 56 del Codice per la marina mercantile, di Carlo Bruno. — (Estratto dalla Rivista marittima, 1903). — Città di Castello, tip. S. Lapi, 1903.

Digitized by Google

TABLE DES ARTICLES

LOIS, DÉCRETS ET DOCUMENTS DIVERS

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE ANALYTIQUE

A

Abandon. — FRANCE. — 1. — Abandon. Propriétaire du navire. Simple faculté. Non usage. Responsabilité sur tous ses biens. Créancier. Assistance maritime. Opposition aux mains des assureurs. Validité. (Douai, 6 février 1902), p. 292.

2. — Abordage. Quasi-délit. Navires étrangers. Eaux territoriales françaises. Art 3, C. civil. Responsabilité de l'armateur. Abandon. Loi française. Application. Contrat de mandat inopposable aux tiers. Responsabilité. Fondement. Qualité de propriétaire Lex loci contractus. Inapplication (Rouen, 28 janvier 1903), p. 621.

3. — Chargeurs. Avaries communes. Avaries particulières. Règlement. Chargeurs. Maximum de la contribution. Valeur des marchandises sauvées. Marchandises. Réception. Contribution provisoire. Paiement. Engagement pour le surplus. Maximum. Limite (Aix. 23 décembre 1902), p. 525.

4. — Compétence. Navire. Saisie conservatoire. Etrangers. Tribunaux français. Régularité de la mesure. Certitude de la créance. Compétence. Examen du fond. Abandon du navire et du fret. Recevabilité. Incompétence (Dunkerque, 14 novembre 1902), p. 530.

BELGIQUE. — 5. — Armateur. Séparation entre sa fortune de terre et sa fortune de mer. Impossibilité d'imputation des dettes de l'une sur l'autre (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.

6. — Capitaine. Fautes graves. Droit d'abandon appartenant au propriétaire du navire « dans tous les cas » (Anvers, 30 janvier 1903), p. 720.

7. — Délai. Absence. Voyage du navire postérieur à l'accident litigieux. Arrêt prononçant la responsabilité. Recevabilité de l'abandon. Absence de délai. Faculté jusqu'à renonciation (Anvers, 30 janvier 1903), p. 720.

8. — Renonciation. Abandon du navire et du fret. Propriétaire Défense en son nom personnel à l'action en responsabilité. Circonstance n'impliquant pas renonciation à la faculté d'abandon (Anvers, 30 janvier 1903), p. 720.

9. — Renonciation. Abandon du navire et du fret. Persistance du droit jusqu'à renonciation. Administration des ponts et chaussées. Navire coulé. Epave. Enlèvement. Adjudication. Défaut de protestation de l'armateur. Absence de renonciation à la faculté d'abandon (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.

10.—Subrogation Navire échoué. Frais de relèvement de l'épave. Obligation au regard de l'Etat. Propriétaire du navire cause de l'échouement. Abandon possible. Frais payés par le ca-

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

hanséatique, 5 février 1902), p. 703.

ANGLETERRE. — 17. — Faute. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Obligation de naviguer avec précaution. Absence d'interdiction de manœuvrer. Navire dans le brouillard. Vitesse de trois à quatre nœuds. Vitesse exagérée. Faute. Abordage. Responsabilité (Haute-Cour de justice, 10 avril 1902), p. 707.

18. — Faute commune. Signaux phoniques de navires en vue l'un de l'autre. Art. 28 du Règlement de 1897 (Haute-Cour de justice, 9 juillet 1902), p. 221.

19. — Faute commune. Brouillard. Vapeur transatlantique. Vitesse de 6 nœuds 1/3. Vitesse exagérée. Art. 16 du Règlement international. Audition du sifflet de brume d'un navire. Obligation de stopper. Contravention au Règlement. Faute commune (Haute-Cour de justice, 30 mars 1903), p. 828.

20. — Faute commune. Brouillard. Règlement international. Art. 16. Audition du sifflet de brume d'un navire sur l'avant. Obligation de stopper. Audition de sifflets de navires de position incertaine. Obligation de stopper. Contravention au Règlement. Faute commune (Haute-Cour de justice, 8 avril 1903), p. 890.

21. — Responsabilité Remorqueur. Clause d'irresponsabilité. Indemnité payée par le remorqueur. Défaut d'action en remboursement contre le navire remorqué (Haute-Cour de justice, 4 novembre 1902), p. 561.

22. — Indemnité. Navire. Perte totale. Dommages intérêts. Valeur du navire au moment de l'abordage. Eléments d'évaluation. Capitaine engagé. Dépenses d'entretien. Dépréciation. Profit (Haute-Cour de justice, 7 novembre 1902), p. 709.

BELGIQUE. — 23. — Présomption de faute. Vapeur en marche abordant un voilier à l'ancre ou en pêche. Absence de présomption légale de faute. Pouvoirs du juge. Déclaration devant le juge de paix par le capitaine du navire abordé. Absence de valeur probante à l'égard des tiers (Bruges, 7 avril 1902), p. 729.

24. — Présomption de faute. Navire en marche et navire à l'ancre. Présomption de faute. Responsabilité du navire abordeur. Chômage. Taux de l'indemnité. Taux des surestaries (Gand, 15 février 1902, p. 732.

25. — Responsabilité. Exécution d'un ordre donné par les autorités du port Irresponsabilité du capitaine (Anvers, 5 juillet 1902), p. 230.

26. — Responsabilité. Faute des deux navires. Obligation *in solidum*. Conditions. Relation nécessaire entre chaque faute et la totalité du dommage. Conséquences de chaque faute. Détermination. Impossibilité. Arrêt. Répartition et distinction des responsabilités. Coauteurs du quasi-délit. Réparation des dommages. Répartition entre eux. Absence de solidarité (Bruxelles, 6 janvier 1903), p. 893.

27. — Indemnité. Abordage Chômage. Voilier. Indemnité. Calcul. Tant par tonne et par jour (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.

28. — Compétence. Abordage. en haute mer entre chaloupe belge et vapeur appartenant à une société anglaise. Compétence. Domicile et résidence. Succursale et agence. Droit anglais. Réciprocité. Office of business. Défaut de résidence. Loi du 24 mars 1876, art. 52, 2°, 53 et 54. Incompétence « ratione loci » des tribunaux belges (Gand, 23 juillet 1902), p. 389.

DANEMARK. — 29. — Dommage causé aux personnes. Navire abordeur. Réparation. Nécessité d'une faute grave (Copenhague, 23 janvier 1901), p. 117.

Digitized by Google

EGYPTE. — 30. — Compétence. Tribunaux mixtes. Puissance étrangère. Navire de guerre. Abordage. Demande en dommages-intérêts. Acceptation de la compétence des tribunaux mixtes. Validité (Alexandrie, 25 avril 1901), p. 568.

31. — Compétence. — Abordage dans les eaux égyptiennes. Obligation née en Egypte. Navires étrangers. Tribunaux égyptiens. Art. 14 C. civ. Compétence. Intérêt des parties. Rapidité et sûreté de l'instruction (Alexandrie, 25 avril 1901), p. 568.

ETATS-UNIS. — 32. — Faute. Vapeur et voilier. Changement de route du voilier. Responsabilité (Cour du district sud de l'Alabama, 5 juillet 1902), p. 234.

33. — Faute. Brouillard. Vapeurs se croisant. Vitesse excessive. Règlement international, art. 16. Appréciation (Cour du district est de Pensylvanie, 7 mars 1902), p. 400.

34. — Faute. Brouillard. Vitesse exagérée. Faute du navire abordé. Compagnie de navigation. Instructions pour modérer la vitesse en temps de brouillard. Connaissance de la violation de ces instructions. Efforts pour en assurer l'exécution. Limitation de la responsabilité. Non déchéance (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.

35. — Faute. Brouillard. Navigation sur les fleuves et rivières. Règle de tribord. Obligation. Navire. Audition du sifflet de brume. Obligation de stopper et de renverser la vapeur. Inexécution. Abordage. Responsabilité (Cour d'appel (4e circuit), 21 novembre 1900). p. 738.

GRÈCE. — 36. — Fin de non recevoir. Abordage. Art. 435 C. com. Pourparlers relatifs à l'indemnité. Défaut de protestation. Fin de non-recevoir. Renonciation. Présomption (Athènes, 1901, n° 1180), p. 583.

37. — Fin de non recevoir. Navire. Perte totale. Abordage. Art. 435 et 436 C. com. Inapplication (Athènes. 1901, n° 723), p. 583.

NORVÈGE. — 38. — Faute commune. Brouillard. Vitesse exagérée. Faute commune. Dommage. Répartition par moitié entre les deux navires Christiania, 10 septembre 1901), p. 130.

39. — Faute commune. Port. Vapeur. Vitesse exagérée. Voilier à l'ancre. Brouillard. Défaut de sonnerie. Faute commune (Christiania, 7 novembre 1900), p. 125.

PAYS-BAS. — 40. — Compétence. Etrangers. Procès entre étrangers. Tribunaux néerlandais. Compétence. Nécessité d'un intérêt né en Hollande. Exécution en Hollande. Abordage à l'étranger. Saisie du navire abordeur en Hollande. Instance en validité et dommages-intérêts (Gravenhage, 20 janvier 1902), p. 412.

Accident. — FRANCE. — 1. — Gens de mer. Accident. Loi du 21 avril 1898, art. 11. Armateur. Faute lourde. Faute intentionnelle. Responsabilité. Faute certaine. Insuffisance (Aix, 13 juin 1901), p. 308.

2. — Gens de mer. Loi du 9 avril 1898. Art. 1er. Expression « Entreprises de transport par terre et par eau ». Transports maritimes. Inscrits maritimes. Personnel non inscrit. Inapplication. Tribunal civil. Incompétence (Cassation, 2 février 1903), p. 605.

3. — Navire. Ecoutille. Armature. Poutrelle. Courbure anormale. Vice d'outillage. Accident. Armateur. Responsabilité (Marseille, 2 août 1902), p 86.

4. — Navire. Ecoutille. Armature. Poutrelle. Courbure anormale. Absence de vice de construction et de défaut d'entretien. Défectuosité. Accident. Armateur. Responsabilité (Aix, 11 février 1903), p. 821.

5. — Ouvriers. Entrepreneur de débarquement. Ouverture des panneaux. Equipage. Charpentier du bord. Usages. Pré-

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

reçus à la fin de chaque demi-journée de travail. Manquant. Offre de preuve testimoniale. Irrecevabilité. (Anvers. 31 octobre 1902), p. 716.

24. — Fin de non-recevoir. Assignation après protêt. Délai de l'article 233 de la loi du 21 août 1879 sur le commerce maritime. Augmentation à raison de la distance. Article 1033 C. pr. civ. (Cassation, 17 avril 1902), p. 222.

ETATS-UNIS. — 25. — Armateur. Mort d'hommes en haute mer. Faute de l'équipage. Défaut d'action en dommages-intérêts contre l'armateur (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.

GRÈCE. — 26. — Action en payement d'un contrat à la grosse. Propriétaire du navire. Responsabilité des faits et des contrats à la grosse du capitaine. Stipulation de prêt loin du lieu de la demeure du propriétaire à l'étranger. Etendue de la responsabilité du propriétaire. Prêt pendant le voyage. Sens des mots « pendant le voyage ». Formalités. Enregistrement au tribunal de commerce. Non obligation (Athènes, 1900, nº 1915), p. 579.

ITALIE. — 27. — Surestaries. Charte-partie. Connaissement. Titres distincts Relation entre eux. Droits et devoirs du porteur du connaissement. Pluralité de destinataires. Charte-partie. Clause de gage sur la cargaison en garantie du fret et des surestaries. Armateur. Droit de gage. Action solidaire contre les destinataires. Destinataires. Répartition entre eux en proportion de la faute de chacun. Cargaison Enlèvement. Droit de gage. Délai d'exercice. Expiration. Armateur. Action en paiement des surestaries. Répartition entre les destinataires au prorata des quantités reçues. Impossibilité. Fondement de l'action. Faute de chaque destinataire. Relation avec le retard. Preuve. Charge de l'armateur (Cassation de Turin, 7 août 1902), p. 916.

Voir : Appel, nºs 3, 4.

Affidavit. — ITALIE. — 1. — Connaissement. Clause « poids inconnu ». Affidavit. Effet. Preuve du chargement de la quantité portée au connaissement. Charge du réceptionnaire (Gênes, 30 juin 1902), p. 404.

Affrètement. — FRANCE. — 1. — De la loi applicable aux obligations et spécialement à la responsabilité résultant pour les armateurs des contrats d'affrètement par charte-partie ou connaissement (M. H. Fromageot), p. 742.

2. — Forme. Affrètement. Charte-partie. Défaut de mention du nom du capitaine. Validité (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

3. — Nature. Navire. Louage. Transport de pélerins. Minimum de fret garanti. Contrat d'affrètement. Armateur. Affréteur. Partage du surplus. Contrat d'association (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

4. — Nature. Affrètement à cueillette. Chargement incomplet. Possibilité de résiliation. Nécessité d'une condition expresse. Affrètement. Chargement complété dans d'autres ports. Impossibilité de résiliation. Affrètement partiel ferme. Art. 288. Application (Alger, 26 février 1903), p. 823.

5. — Arrimage. Chargement effectué par les affréteurs. Arrimage. Surveillance du capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinaire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaires. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

6. — Arrimage. Charte-partie. Capitaine. Bois 10 0/0 de sciage. Autorisation. Buches et bouts compris dans les 10 0/0 (Havre, 19 février 1902), p. 842.

Digitized by Google

nombre important. Contrat. Commencement d'exécution. Affréteur Dépôt en banque. Garantie d'exécution. Art. 1152 C. civ. Dénonciation du contrat. Inapplication. Art. 1226 C. civ. Inapplication. Clause pénale. Absence de caractère. Créancier. Faculté de poursuivre l'exécution du contrat. Frèteur. Dépenses effectuées. Garantie stipulée. Infériorité. Dommages-intérêts. Fixation. Pouvoirs du juge (Alger, 22 mars 1902), p. 92.

23. — Résiliation. Art. 288 et 293 C commerce. Transport des marchandises. Application. Transport des passagers. Inapplication. Analogie. Faculté d'application. Fret minimum garanti. Contrat à forfait. Dommages intérêts. Fixation. Art. 293 C. com. Inapplication. Eléments d'appréciation. Fréteur. Profit approximatif. Affréteur. Efforts tentés pour l'exécution. Bonne foi. Pertes éprouvées. Fréteur. Disposition immédiate du navire. Aménagements. Plus value (Alger, 22 mars 1902). p. 92.

24. — Résiliation. Paiement du dédit stipulé. Navire. Voyage convenu. Aménagements nécessaires. Charge de l'armateur. Dépenses faites sur l'ordre de l'affréteur. Charge de l'affréteur. Profit retiré par l'armateur. Déduction (Alger, 29 juillet 1902), p 316.

25 – Sanction. Dommages intérêts Partie exposée à un préjudice. Absence de droit (Alger, 26 février 1903). p 823.

26. — Recours. Assurances maritimes. Remorqueur. Clause manuscrite. Garantie du recours des tiers. Clause d'exonération du recours des affréteurs, chargeurs et réclamateurs. Non dérogation. Sens du mot tiers. Personnes ayant des droits sur les choses ne faisant pas corps avec le remorqueur. Cargaison du remorqué. Exclusion de l'assurance (Nantes, 20 décembre 1902), p. 538.

27. — Vente. Affrètement. Capitaine. Conventions entre vendeur et acheteur. Inopposabilité. Destinataire. Indemnité due par son vendeur. Impossibilité de la retenir sur le fret. Règlement entre capitaine et vendeur-affréteur. Contrat de vente. Inopposabilité. Capitaine. Indemnité pour excès de sciage des bois chargés. Calcul. Valeur marchande. Diminution (Havre, 19 février 1902), p. 842

ALLEMAGNE — 28. — Affrètement en bloc. Charte-partie à temps. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades. Capitaine. Absence de violation de la charte-partie. Affréteur. Dommages-intérêts. Défaut de droit. Indemnité de transport. Armateur. Affréteur. Partage en proportion des risques. Proportion impossible. Partage par moitié (Tribunal supérieur hanséatique, 16 mars 1901), p. 216.

ANGLETERRE. — 29. — Responsabilité de l'armateur. Affrètement à temps. Charte-partie. Capitaine agent de l'affréteur pour signer les connaissements. Sous affrètement. Irresponsabilité du propriétaire du navire à raison des connaissements signés par le capitaine (Haute Cour de justice, 1er avril 1903). p. 889.

30. — Clause d'irresponsabilité des affréteurs en cas de grève. Retard. Arrêt du travail. Irresponsabilité. (Cour suprême de judicature, 15 mars 1902), p. 369.

31. — Clause de résiliation de plein droit à défaut de paiement du prix par quinzaine et d'avance. Validité. Armateurs. Retard à user de cette faculté. Capitaine. Demande de chargement. Capitaine considéré comme agissant sous la direction des affréteurs. Armateurs. Absence de renonciation à la résiliation. Dépenses faites par l'affréteur. Résiliation. Dépenses

Digitized by Google

à sa charge (Cour suprême de judicature, 7 mai 1902), p. 371.

32. — Assurances maritimes. Police. Clause : Règlement d'avaries conforme au contrat d'affrètement. Charte-partie. Soumission aux règles d'York et d'Anvers. Jet de la pontée admis en avaries communes. Assureurs. Contribution. Obligation (Haute-Cour de justice, 3 octobre 1902), p. 560.

BELGIQUE. — 33. — Affrètement conclu en Amérique. Exécution en Belgique. Application de la loi belge (Anvers, 7 janvier 1903), p. 901.

34. — Chargement « alongside ». Pièces de bois. Couche de glace. Perte. Responsabilité du capitaine. Protêt après embarquement. Inefficacité. (Gand, 4 juin 1902), p. 231.

DANEMARK. — 35. — Faillite du destinataire. Droit de stoppage. Dépôt des marchandises en douane. Livraison par le capitaine. Impossibilité d'exercer ce droit (Copenhague, 25 février 1901), p. 118.

36. — Staries. Débarquement. Jours de planche. Retard. Affréteur. Destinataire. Surestaries dues (Copenhague, 13 février 1901). p. 117.

ETATS-UNIS. — 37. — Clause d'indemnité pour retard au débarquement par la faute de l'affréteur. Force majeure. Cause de libération. Caractères. Etat de guerre. Bombardement. Débarquement impossible. Retard. Affréteur. Irresponsabilité (Cour suprême des Etats-Unis, 5 novembre 1900), p. 736.

38. — Clause d'affectation de la cargaison à la garantie du fret et d'une indemnité pour retard. Clause de cessation de responsabilité de l'affréteur à la signature des connaissements et à l'embarquement. Connaissement. Clause de garantie de la cargaison pour le fret seulement. Dommages-intérêts pour retard dans le débarquement. Responsabilité de l'affréteur (Cour suprême des Etats-Unis, 5 novembre 1900), p. 736.

39. — Exécution. Affréteur. Impossibilité. Acte d'un gouvernement étranger. Absence de cas de force majeure. Navire. Location due (Cour du district sud de New-York, 29 mars 1902), p. 400.

40. — Fournitures. Domicile du navire. Absence de lien maritime. Affréteur. Lien légal. Fournitures faites à son domicile. Responsabilité (Cour d'appel, 9e circuit, 12 mai 1902), p. 232.

41. — Fournitures de charbon à la charge de l'affréteur. Irresponsabilité de l'armateur pour fournitures faites au capitaine placé sous la direction de l'affréteur. Absence de lien sur le navire (Cour de district du Massachusetts, 1er août 1902), p. 915.

42. — Perte de la cargaison. Navire. Chargeur. Maritime lien. Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour dommage assurable. Perte de la cargaison. Cause. Négligence du transporteur. Harter act. Responsabilité. Vente du navire. Maritime lien. Droit de suite (Cour du district sud de New-York, 3 déc. 1902), p. 913.

GRÈCE. — 43. — Acte écrit. Chargement. Fait matériel. Preuve testimoniale. Admissibilité (Athènes, 1901, n° 723), p. 583.

44. — Capitaine. Obligation de livrer la cargaison au destinataire. Débarquement en douane. Obligation légale. Indication du nom du destinataire. Libération du capitaine. Vol en douane. Irresponsabilité (Cour de l'Aréopage, n° 121, 1901), p. 120.

NORVÈGE. — 45. — Charte-partie. Fret. Garantie de l'affréteur. Charge du destinataire. Droits du capitaine sur la cargaison. Chargement de glace. Défaut de paiement du fret. Détention de la cargaison. Absence d'obligation. (Christiania, 7 décembre 1900), p. 126.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

plication. Analogie. Faculté d'application. Fret minimum garanti. Contrat à forfait. Dommages-intérêts. Fixation. Art. 293 C com. Inapplication. Eléments d'appréciation. Fréteur. Profit approximatif. Affréteur. Efforts tentés pour l'exécution. Bonne foi. Pertes éprouvées. Fréteur. Disposition immédiate du navire. Aménagements. Plus-value (Alger. 22 mars 1902), p. 92.

20. — Armateur. Prise en charge des marchandises. Point de départ. Mise à disposition sur quai (Alger, 20 novembre 1901), p. 169.

21. — Chargeur. Compagnie de de navigation. Marchandise. Défaut de prise de livraison. Avis de souffrance donnés à l'expéditeur. Douane. Menace d'opérer la vente. Ordonnance sur requête. Nomination d'un tiers consignataire. Retrait de la marchandise. Vente régulière aux enchères. Compagnie de navigation. Libération (Aix, 20 mars 1902), p. 21.

22. — Chargeur. Livraison. Retard. Faute du transporteur. Jugement définitif. Destinataire. Laisser pour compte. Non admission. Transporteur. Dommages-intérêts. Condamnation. Tiers consignataire. Nomination en cours d'instance. Détention *ab initio* pour compte du destinataire. Vente de la marchandise. Transporteur. Livraison impossible. Irresponsabilité (Aix, 20 mars 1902), p. 21.

23. — Chargeur. Fin de non recevoir. Art. 435. C. com. Dommage à la marchandise. Détérioration. Manquant en poids. Application. Condition. Disparition matérielle. Risque de navigation. Capitaine. Armateur. Absence de transfert de propriété d'un objet transporté (Havre, 5 mars 1902), p. 323.

24. — Chargeur. Douanes. Manifeste. Omission d'une marchandise. Armateur. Amende. Chargeur. Agissements. But. Importation frauduleuse. Capitaine. Possibilité de vérifier le chargement. Armateur. Absence de recours contre le chargeur (Cassation, 19 janvier 1903), p. 797.

25. — Charte-partie. Clause d'exonération. Capitaine. Contrat de transport. Chargement. Accessoires. Obligation de livrer au destinataire. Fardage. Réclamation du chargeur. Défaut de restitution. Capitaine. Inexécution volontaire des obligations du transporteur. Armateur. Charte-partie. Clause d'irresponsabilité. Inapplication. Responsabilité (Bordeaux, 2 juillet 1901), p. 159.

26. — Connaissement fictif. Porteur de bonne foi. Capitaine. Armateur. Délivrance ou paiement au cours du jour de l'arrivée du navire. Obligation. Armateur. Preuve de la fraude. Mauvaise foi du porteur. Libération (Marseille, 13 février 1903), p. 692.

27. — Connaissement. Clause d'exonération des fautes du capitaine et des défauts du navire. Validité. Effet. Renversement du fardeau de la preuve. Capitaine. Armateur. Faute. Preuve. Charge du réclamateur) Bordeaux, 7 juillet 1902), p. 161).

28. — Connaissement. Clauses d'exonération. Effet. Capitaine. Faute. Avaries. Responsabilité. Preuve. Charge du propriétaire de la marchandise. Balles chargées. Connaissement. Mention « reçu en bon ordre apparent ». Débarquement. Différence de poids et de qualité. Rupture des ligatures. Transporteur. Faute. Preuve suffisante. Responsabilité (Nantes, 15 mars 1902), p. 339.

29. — Connaissement. Clause d'exonération. Agent de l'armateur. Signature. Bons délivrés par le bord. Mention « à charger sur le pont ». Défaut de consentement écrit des chargeurs. Absence de protestation de l'agent. Faute. Perte. Avaries. Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine,

Digitized by Google

Inapplication. Responsabilité (Havre, 1er juillet 1902), p 333.

30. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité des marques. Armateur. Livraison des marchandises portant les marques du connaissement à d'autres qu'au véritable destinataire. Inapplication. Responsabilité. Autres marchandises. Marques différentes. Nature différente. Destinataire. Impossibilité de l'obliger à les recevoir (Marseille, 18 octobre 1902), p. 359.

31. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité des marques. Loi américaine du 13 février 1893. Nullité. Marques indiquées au connaissement. Offre de marchandises sans marques. Armateur. Force majeure. Défaut de preuve. Responsabilité. Impossibilité de les imposer en remplacement. Manquant. Obligation d'en payer la valeur (Rouen, 16 juillet 1902). p. 17.

32. — Connaissement. Clause. Cessation de responsabilité à la transmission de la marchandise au transporteur subséquent. Validité. Transmission. Justification. Libération (Aix, 4 novembre 1902), p. 314.

33. — Connaissement. Clause « poids, quantité et qualité inconnus ». Connaissement. Etat-Unis. Soumission à la loi américaine du 13 février 1893. Loi non contraire à l'ordre public. Application en France. Quantité portée au connaissement. Manquant. Armateur. Responsabilité (Bordeaux, 1er mars 1902), p. 197.

34. — Connaissement. Clause de chargement sous l'inspection des agents des assureurs. Effet. Capitaine. Obligation de veiller au bon arrimage. Avaries. Arrimage défectueux. Armateur. Responsabilité (Cassation, 12 avril 1902), p. 5.

35. — Connaissement. Clause « fret acquis en cas de perte ». Perte. Faute du transporteur, Inapplication (Havre, 1er juillet 1902), p. 333.

36. — Connaissement. Avaries communes. Classement d'après les usages du port de destination ou les règles d'York et d'Anvers. Choix des armateurs. Option. Règles d'York et d'Anvers. Chargement sur le pont. Jet à la mer. Voyage au long cours. Grand et petit cabotage. Avaries particulières (Caen, 4 décembre 1902), p. 311.

37. — Passagers Compagnie de navigation. Transport des passagers. Horaire. Obligation de s'y conformer (Havre, 31 décembre 1902), p. 534.

38. — Passagers. Compagnie de navigation. Transport des passagers. Absence de monopole et de service public. Horaires. Ports desservis. Jours et heures de départ. Navire effectuant le transport. Chiffre règlementaire de voyageurs. Obligation de les recevoir. Affluence de voyageurs. Mise en service de plusieurs navires. Non obligation Havre, 31 décembre 1902), p. 534.

39. — Police d'assurance. Navire Réparations Port de réparations. Absence d'indication. Défaut de conditions Capitaine. Armateur. Liberté (Seine, 13 août 1902), p. 177.

40. — Compétence. Naufrage. Père et mère de la victime. Frère associé de la victime. Action contre l'armateur. Connexité. Tribunal civil. Plénitude de juridiction. Compétence (Bordeaux, 19 novembre 1902), p. 814.

ALLEMAGNE. — 41. — Abordage. Pilotage obligatoire. Direction du navire remise exclusivement au pilote. Capitaine. Impossibilité d'intervenir. Incapacité du pilote. Manœuvres absurdes. Devoir d'intervention. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 28 février 1902), p. 364.

42. — Assitance maritime Navires appartenant au même armateur. Contrat d'assistance passé entre les deux capitaines. Capitaines mandataires de l'armateur Contrat avec soi-

Digitized by Google

même. Impossibilité juridique. Droits des créanciers sur chaque navire. Intérêts distincts. Possibilité d'action en indemnité. Armateurs. Action en indemnité contre les assureurs du navire assisté. Conditions. Usure du navire assistant. Obligation d'atténuer le dommage (Tribunal supérieur hanséatique, 23 avril 1903), p. 884.

43. — Charte partie à temps. Affrètement en bloc. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades Capitaine. Absence de violation de la charte-partie. Affréteur. Dommages-intérêts. Défaut de droit. Indemnité de transport. Armateur Affréteur. Partage en proportion des risques Proportion impossible Partage par moitié (Tribunal supérieur hanséatique, 16 mars 1901), p. 216.

44. - Connaissement. Transport par terre et par mer. Connaissement direct. Fret global. Manquant Echange de colis au cours du transport par terre. Armateur Responsabilité (Hambourg, 14 novembre 1901), p. 368.

45. — Connaissement. Armateur. Clause d'irresponsabilité pour défauts cachés du navire. Portée. Vices impossibles à découvrir. Application. Pont. Inétanchéité Fente. Vice apparent. Inapplication. Responsabilité de l'armateur (Tribunal supérieur hanséatique, 21 avril 1902), p. 112.

46. — Connaissement. Clause : « Comptage de la cargaison au bord du navire, à défaut irresponsabilité de l'armateur. Réceptionnaire. Obligation de donner quittance ». Sens. Reconnaissance au moment où la marchandise quitte le navire. Effets. Réserve des droits des parties. Absence de fixation définitive. Reconnaissance par experts. Reconnaissance contradictoire. Non obligation (Tribunal supérieur hanséatique, 25 octobre 1902), p. 554.

47. — Navire. Vente de propriété. Effets pour l'avenir. Dettes d'armement antérieures Charge du vendeur. Vente à forfait. Droits et obligations du vendeur dans le passé. Transmission à l'acheteur. Impossibilité. Nécessité d'une convention expresse (Tribunal supérieur hanséatique, 15 mars 1902), p. 111.

ANGLETERRE. — 48. — Affrètement à temps. Charte-partie. Capitaine agent de l'affréteur pour signer les connaissements. Sous-affrètement. Irresponsabilité du propriétaire du navire à raison des connaissements signés par le capitaine (Haute Cour de justice, 1er avril 1903), p. 889.

49. — Affrètement. Clause de résiliation de plein droit à défaut de paiement du prix par quinzaine et d'avance. Validité. Armateurs. Retard à user de cette faculté. Capitaine. Demande de chargement. Capitaine considéré comme agissant sous la direction des affréteurs. Armateurs. Absence de renonciation à la résiliation Dépenses faites par l'affréteur. Résiliation. Dépenses à sa charge (Cour suprême de judicature, 7 mai 1902), p. 371.

50. — Charte-partie. Clause d'exonération de responsabilité « pour périls de la mer et tous autres accidents, même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur, « in the management or navigation of the ship » ou autrement ». Sens des mots « ou autrement ». Débarquement. Faute des arrimeurs. Application. Livraison de la cargaison. Emploi de crochets. Choc contre les parois du navire. Balles éventrées. Marchandise perdue. Absence d'acte volontaire. Accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs. Armateur. Irresponsabilité. (Haute Cour de justice, 8 décembre 1902), p. 713.

Digitized by Google

51. — Connaissement. Clause d'exonération pour fautes ou erreurs « in management of the ship ». Référence à l'Harter Act. Navire en bon état de navigabilité au départ. Avaries à la cargaison. Défaut de fonctionnement du réfrigérateur. Faute de l'équipage « in management of the ship ». Armateur. Irresponsabilité (Haute-Cour de justice, 19 novembre 1902), p 710.
52. —Connaissement. Clause d'irresponsabilité. Transport de marchandises destinées à l'ennemi. Clause d'exonération de la prise. Chargement à l'insu des expéditeurs d'autres marchandises. Violation des obligations de l'armateur vis-à vis de ces expéditeurs. Saisie du navire. Retard dans la livraison des marchandises Armateur. Inapplication de la clause. Dommages - intérêts. Dommages-intérêts pour inexécution du marche (Haute-Cour de justice, 7 août 1902), p. 557.
53. — Connaissements. Charte-partie. Assurance maritime. Assurance de la responsabilité de l'armateur résultant de l'omission de la négligence-clause dans la charte-partie et les connaissements. Non application de la « Suing and labouring clause ». (Haute Cour de justice, 11 août 1902), p. 558.
BELGIQUE. — 54. — Abandon du navire et du fret. Persistance du droit jusqu'à renonciation. Administration des ponts et chaussées. Navire coulé. Epave Enlèvement. Adjudication. Défaut de protestation de l'armateur. Absence de renonciation à la faculté d'abandon (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.
55. — Armateur. Séparation entre sa fortune de terre et sa fortune de mer. Impossibilité d'imputation des dettes de l'une sur l'autre (Bruxelles, 2 juillet 1902), 379.
56. — Administration des ponts et chaussées. Epave. Destruction d'office Défaut de qualité de mandataire de l'armateur (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.
57. — Avaries Faute du capitaine. Règles d'York et d'Anvers. Charte partie. Clause de non-garantie. Caractères. Appréciation souveraine. Irrecevabilité de l'action contre l'armateur. Avaries particulières (Cassation, 1er mai 1902), p. 225.
DANEMARK. — 58. — Connaissement. Faculte de transbordement. Risques. Charges du chargeur. Transbordement. Pluie. Avarie de mouillure. Armateur. Irresponsabilite Copenhague, 19 septembre 1900). p. 116.
EGYPTE. — 59. — Capitaine. Changement de route. Violation de la charte-partie Navire et cargaison. Capture. Responsabilité envers les chargeurs (Alexandrie, 3 avril 1901), p. 564.
ETAT-UNIS. — 60. — Abordage. Mort d'hommes en haute mer. Faute de l'équipage. Défaut d'action en dommages-intérêts contre l'armateur (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.
61. — Abandon. Insuffisance de chaloupes et moyens de sauvetage. Comité des inspecteurs. Certificat de conformité aux prescriptions légales. Droit d'abandon (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.
62. — Abordage. Brouillard. Vitesse exagérée. Faute du navire abordé. Compagnie de navigation. Instructions pour modérer la vitesse en temps de brouillard. Connaissance de la violation de ces instructions. Efforts pour en assurer l'exécution. Limitation de la responsabilité. Non déchéance (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.
63. — Armateur. Limitation de responsabilité. Etendue. Valeur du navire échoué. Fret pendant. Prix des passages (Cour d'appel (9e circuit) 17 mars 1902), p. 399.
64. — Armateur. Loi portant

Digitized by Google

limitation de la responsabilité au navire et au fret du voyage. Navire d'une ligne régulière. Sens du mot « voyage ». Traversée entre les deux points extrêmes. Convention portant interprétation contraire. Défaut d'influence (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.

65. — Armateur. Limitation de la responsabilité. Sens des mots : « fret pendant ». Fret dû. Perte du navire en cours de voyage. Absence de fret à abandonner. Clause : « fret acquis à tout événemen. Défaut d'influence (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902). p. 571.

66. — Assistance maritime. Navires échoués après un incendie. Navire chaviré pendant les opérations de renflouement. Faute commune de l'armateur et de l'assistant. Indemnité. Fixation Eléments. Difficultés, durée de l'opération. Valeur des navires, de la cargaison de l'assisté et du matériel de sauvetage employé (Cour du district sud de New-York, 30 juin 1902), p. 911.

67. — Assistance maritime. Navires appartenant au même propriétaire. Droit à indemnité (Cour du district ouest de New-York, 6 février 1903), p. 914.

68. — Affrètement. Fournitures de charbon à la charge de l'affréteur. Irresponsabilité de l'armateur pour fournitures faites au capitaine placé sous la direction de l'affréteur. Absence de lien sur le navire (Cour de district du Massachusetts, 1er août 1902), p. 915.

69. — Harter Act. Art. 1er. Viees d'arrimage. Armateur. Impossibilité d'exonération Navires etrangers. Application. Connaissement. Référence à la loi du pavillon. Violation de l'Harter Act. Tribunaux des Etats-Unis. Nullité de la clause. Marchandises susceptibles de s'avarier par contact. Arrimage. Séparation insuffisante. Avaries. Vice d'arrimage. Armateur. Responsabilité (Cour suprême des Etats-Unis, 22 octobre 1900), p 735.

70. — Harter Act. Armateur. Exonération de responsabilité. Avaries à la cargaison. Preuve du bon état de navigabilité du navire avant le voyage. Preuve à sa charge. Due diligence. Insuffisance de couverture des panneaux. Avaries par eau de mer. Innavigabilité du navire. Responsabilité de l'armateur (Cour du district ouest de New-York, 13 juin 1902), p. 574.

GRÈCE. — 71. — Action en payement d'un contrat à la grosse. Propriétaire du navire. Responsabilité des faits et des contrats à la grosse du capitaine. Stipulation de prêt loin du lieu de la demeure du propriétaire à l'étranger. Etendue de la responsabilité du propriétaire. Prêt pendant le voyage. Sens des mots « pendant le voyage ». Formalités. Enregistrement au tribunal de commerce. Non obligation (Athènes, 1900, n° 1915), p. 579.

ITALIE. — 72. — Connaissement. Clauses : « poids inconnu ». Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Réceptionnaire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants. Droit. Absence de compensation (Gênes, 4 avril 1902), p. 739

73. — Connaissement. Transbordement. Absence de clause expresse. Défaut d'obligation de transborder la totalité de la cargaison sur le premier navire en partance. Marchandises sur quai. Faculté d'attendre les navires suivants. Absence de

Digitized by Google

faute. Incendie sur quai. Cas fortuit. Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour tout dommage susceptible d'être assuré. Perte des marchandises. Irresponsabilité. Transporteur Obligation de veiller aux marchandises sous sa garde. Assurance. Défaut d'obligation (Gênes, 20 juin 1902), p. 402.

74. — Surestaries. Charte-partie. Connaissement. Titres distincts. Relation entre eux. Droits et devoirs du porteur du connaissement. Pluralité de destinataires. Charte-partie. Clause de gage sur la cargaison en garantie du fret et des surestaries. Armateur. Droit de gage. Action solidaire contre les destinataires. Destinataires. Répartition entre eux en proportion de la faute de chacun. Cargaison. Enlèvement. Droit de gage. Délai d'exercice Expiration. Armateur. Action en paiement des surestaries. Répartition entre les destinataires au prorata des quantités reçues Impossibilité. Fondement de l'action. Faute de chaque destinataire. Relation avec le retard. Preuve. Charge de l'armateur (Cassation de Turin, 7 août 1902), p. 916.

NORVÈGE. — 75. — Gens de mer Armateur. Matelot. Blessure. Faute personnelle. Répartion du dommage (Christiana, 14 juillet 1900), p. 124.

Arrêté préfectoral. — FRANCE. — 1. — Staries. Fixation. Arrêté préfectoral. Quais. Séjour des navires. Inapplication (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

Arrimage. — FRANCE. — 1. — Charte partie. Arrimage. Capitaine. Bois. 10 0/0 de sciage. Autorisation. Bûches et bouts compris dans les 10 0/0 (Havre, 19 février 1902), p. 842.

2. — Charte-partie. Clause relative au sciage des bois pour l'arrimage. Interprétation. Clause de délivrance suivant les usages du port de destination. Inapplication (Havre, 19 février 1902), p. 842.

3. — Connaissement. Clause autorisant à charger sur le pont. Portée générale. Liquides en fûts. Spardeck. Application. Avis préalable. Non nécessité. Clause licite. Décret sur l'arrimage du 1er décembre 1893. Art. 22. Renonciation (Rouen, 12 février 1902). p. 68.

4. — Preuve. Affrètement. Plein et entier chargement Capitaine. Vide. Preuve. Port de charge. Experts nommés par le consul. Port d'arrivee. Experts choisis par le capitaine. Expertises en dehors des chargeurs et réceptionnaires. Inadmissibilité (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

5. — Preuve. Affrètement. Expertise d'arrimage irrégulière. Capitaine. Arrêt de l'embarquement. Surestaries non dues. (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

6. — Preuve. Chargement. Défectuosité. Preuve. Chargement inférieur à la jauge du navire. Usage. Chargement supérieur (Havre, 19 février 1902), p. 842.

7. — Preuve. Arrimage. Chargement défectueux. Capitaine. Réserves auprès du chargeur ou dès l'arrivée à destination. Défaut de réserves. Sciage exagéré. Responsabilité. Atténuation (Havre, 19 février 1902), p. 842.

8. — Responsabilité. Charte-partie. Clause de chargement sous l'inspection des agents des assureurs. Effet. Capitaine Obligation de veiller au bon arrimage. Avaries. Arrimage défectueux. Armateur. Responsabilité (Cassation. 12 avril 1902), p. 5.

9 — Responsabilité. Arrimage. Personnel du bord. Ouvriers étrangers au navire. Capitaine. Responsabilité. Corps de nature différente. Séparation. Paillassons et nattes en lambeaux. Contact. Avaries. Vice d'arrimage. Responsabilité du capitaine (Marseille, 24 juillet 1902), p. 354.

10. — Responsabilité. Chargement effectué par les affrèteurs. Arrimage. Surveillance du

Digitized by Google

capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinataire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaire. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

ALLEMAGNE. — 11. — Assurances maritimes. Réticence de l'assuré. Absence de relation de causalité entre le fait dissimulé et le sinistre. Validité du contrat. Définition de la cause. Cause immédiate. Police. Fortunes de mer. Risque couvert. Vices d'arrimage. Risque excepté. Perte par fortune de mer. Cause indirecte. Chargement sur le pont. Vice d'arrimage. Assureurs. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 28 février 1903), p. 881.

ANGLETERRE. —12. — Charte-partie. Clause d'exonération de responsabilité « pour périls de la mer et tous autres accidents, même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur « in the management or navigation of the ship » ou autrement ». Sens des mots « ou autrement ». Débarquement. Faute des arrimeurs. Application. Livraison de la cargaison. Emploi de crochets. Choc contre les parois du navire. Balles éventrées. Marchandise perdue. Absence d'acte volontaire. Accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs. Armateur. Irresponsabilité (Haute-Cour de justice, 8 décembre 1902), p. 713.

BELGIQUE. — 13. — Charte-partie. Arrimage. Clause : « Goods to be put free in and taken free out ». Frais de mise à bord et frais d'arrimage. Distinction. Frais de mise à bord aux chargeurs. Frais d'arrimage. Charge du capitaine (Anvers, 3 juillet 1902), p. 714.

ETATS-UNIS. — 14. — Connaissement. Avarie à la marchandise. Faute d'arrimage. Fortune de mer. Clauses d'irresponsabilité de l'arrimage. Nullité (Cour du district est de Pensylvanie, 21 juillet 1902), p. 234.

15. — Harter Act. Art. 1er. Vices d'arrimage. Armateur. Impossibilité d'exonération. Navires étrangers. Application. Connaissement. Référence à la loi du pavillon. Violation de l'Harter Act. Tribunaux des Etats-Unis. Nullité de la clause. Marchandises susceptibles de s'avarier par contact. Arrimage. Séparation insuffisante. Avaries. Vice d'arrimage. Armateur. Responsabilité (Cour suprême des Etats-Unis, 22 octobre 1900), p. 735.

Assistance maritime. — FRANCE. — 1. — Caractères. Navire en détresse. Abandon provisoire de l'équipage. Ancre. Résistance. Proximité de la côte. Equipage en vue. Impossibilité de considérer le navire comme une épave. Absence de sauvetage. Péril imminent. Assistance maritime et non simple remorquage (Marseille, 12 janvier 1903), p. 548.

2. — Caractères. Pilote. Transport à terre d'ouvriers à bord d'un navire. Absence de danger. Acte étranger au pilotage et à l'assistance maritime. Abordage. Bateau pilote. Avaries. Décret du 12 décembre 1806, art. 46. Inapplication (Rouen, 24 avril 1901), p. 149.

3. — Caractères. Sauvetage. Indemnité. Navire désemparé. Présence d'un matelot à bord. Epave. Sauvetage. Ordonnance de 1681. Rémunération. Tiers de la valeur. Inapplication. Indemnité de remorquage. Armateur du navire assisté. Matelot. Service rendu. Droit à rémunération (Aix, 12 février 1903), p. 642.

4. — Indemnité. Saisie-arrêt.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

B

Digitized by Google

Digitized by Google

C

Digitized by Google

ment des navires de commerce et à l'obtention des brevets de capitaine au long cours et de maître au cabotage et des diplômes d'élève et d'officier de la marine marchande (29 décembre 1901), p. 279 et 429.

2. — Affrètement. Charte-partie. Défaut de mention du nom du capitaine. Validité (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

3. — Affrètement. Capitaine. Conventions entre vendeur et acheteur. Inopposabilité Destinataire. Indemnité due par son vendeur. Impossibilité de la retenir sur le fret. Réglement entre capitaine et vendeur-affréteur. Contrat de vente. Inopposabilité. Capitaine. Indemnité pour excès de sciage des bois chargés. Calcul. Valeur marchande. Diminution (Havre, 19 février 1902), p. 842.

4. — Affrètement total. Fret fixé au tonneau. Art. 287 C. com. Motifs. Prix des passages. Analogie. Application. Capitaine. Passagers. Consentement de l'affréteur. Prix des passages. Droit de l'affréteur (Aix, 5 août 1902), p. 167.

5. — Capitaine Prise en charge des marchandises. Point de départ. Mise à disposition sur quai (Alger, 20 novembre 1901), p. 169.

6. — Manifeste. Capitaine. Omissions. Amendes. Responsabilité. Subrécargue. Irresponsabilité (Fécamp, 4 mars 1903), p. 865.

7. — Manifeste. Omission d'une marchandise. Armateur. Amende. Chargeur. Agissements. But. Importation frauduleuse. Capitaine. Possibilité de vérifier le chargement. Armateur. Absence de recours contre le chargeur (Cassation, 19 janvier 1903), p. 797.

8. — Chargement. Charte partie. Capitaine. Marchandises apportées le long du bord. Obligation de recevoir tant de standards par jour. Pluie. Suspension de l'embarquement. Marchandises. Préservation. Absence d'obligation. Absence de retard dans le chargement. Pluie. Mouillure. Irresponsabilité (Aix, 2 juin 1902), p. 310.

9. — Chargement. Connaissement. Capitaine. Réserves. But. Avaries antérieures au chargement. Usages. Jordan-Bay. Bois. Chargement. Dromes ou radeaux. Mouillure. Capitaine. Défaut de réserves. Absence de faute (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

10. — Arrimage. Charte-partie. Clause de chargement sous l'inspection des agents des assureurs. Effet. Capitaine. Obligation de veiller au bon arrimage. Avaries. Arrimage défectueux. Armateur. Responsabilité (Cassation, 12 avril 1902), p. 5.

11. — Arrimage. Personnel du bord. Ouvriers étrangers au navire. Capitaine. Responsabilité. Corps de nature différente. Séparation. Paillassons et nattes en lambeaux. Contact Avaries. Vice d'arrimage. Responsabilité du capitaine (Marseille, 24 juillet 1902), p. 354.

12. — Arrimage. Chargement effectué par les affréteurs. Surveillance du capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinataire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaire. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

13. — Arrimage. Charte-partie. Capitaine. Bois 10 0/0 de sciage. Autorisation. Buches et bouts compris dans les 10 0/0 (Havre, 19 février 1902), p. 842.

14. — Arrimage. Chargement défectueux. Capitaine. Réserves auprès du chargeur ou dès l'arrivée à destination. Défaut de réserves. Sciage exagéré. Responsabilité. Atténuation (Havre, 19 février 1902), p. 842.

15. — Arrimage. Surestaries. Expertise d'arrimage irrégulière. Capitaine. Arrêt de l'embarquement. Surestaries non

Digitized by Google

dues (Rouen, 14 mars 1902), p. 298.

16. — Chargement sur le pont. Voyage. Port français de charge. Port français de transbordement. Même mer. Petit cabotage. Capitaine. Défaut d'autorisation des chargeurs. Possibilité (Caen, 4 décembre 1902), p. 511.

17. — Débarquement. Charte-partie. Débarquement en premier lieu dans un port déterminé. Capitaine. Violation. Absence de clause pénale. Défaut de préjudice. Affréteur. Non lieu à dommages-intérêts (Alger, 26 février 1903), p. 823.

18. — Débarquement. Grève d'ouvriers charbonniers. Réceptionnaire de la cargaison, en même temps entrepreneur de débarquement. Taux payé par le capitaine pour frais de débarquement à sa charge. Charte-partie. Interprétation. Rapport entre les sommes payées par le capitaine pour les frais de débarquement à sa charge et les prétentions des grévistes. Droit pour le réceptionnaire-entrepreneur de ne pas justifier de l'emploi des sommes payées. Solidarité des grévistes. Entente partielle impossible. Suspension du cours des staries (Aix, 29 mai 1902), p. 164.

19. — Débarquement. Entrepreneurs de débarquement. Ouvries. Ouverture des panneaux. Equipage. Charpentier du bord. Usages. Présence et direction non imposées. Navire Organe défectueux. Danger. Capitaine. Surveillance. Obligation. Accident. Responsabilité (Marseille, 2 août 1902), p. 86 (Aix, 11 février 1903), p. 86.

20. — Livraison. Connaissement à personne dénommée. Capitaine. Livraison. Obligation de s'assurer de l'identité du destinataire et d'obtenir décharge. Remise ou production du connaissement. Non obligation. Chargeur. Vente. Destinataire. Défaut de paiement. Non détention du connaissement. Capitaine. Livraison. Absence de faute. Clause de livraison contre remise du connaissement. Intérêt du transporteur. Chargeur. Impossibilité de s'en prévaloir (Marseille, 17 mars 1903), p. 879.

21. — Livraison. Connaissement fictif. Porteur de bonne foi. Capitaine. Armateur. Délivrance ou paiement au cours du jour de l'arrivée du navire. Obligation. Armateur. Preuve de la fraude. Mauvaise foi du porteur. Libération (Marseille, 13 février 1903), p. 692.

22. — Responsabilité. Avaries. Chargement. Avaries apparentes. Défaut de preuve. Capitaine. Défaut de mention au connaissement. Clause : qualité inconnue. Absence de faute (Aix, 2 juin 1902), p. 310.

23. — Responsabilité. Avaries. Connaissement. Défaut de réserves. Marchandises. Livraison à bord. Bon état. Présomption. Capitaine. Avaries extérieures. Obligation de les constater. Vices intérieurs. Qualité. Non-obligation. Cafés. Faible odeur de naphtaline. Vice intérieur. Odeur contractée à bord. Absence de preuve. Capitaine. Irresponsabilité (Havre, 25 juin 1902), p. 184.

24. — Responsabilité. Incendie. Marchandise chargée. Présomption légale de faute. (Douai. 11 août 1902), p. 8, 13.

25. — Responsabilité. Manquants. Charte-partie. Cargaison de douelles. Clause de livraison le long du bord. Débarquement sur chalands. Dénombrement non effectué. Manquants. Capitaine. Irresponsabilité (Alger, 26 février 1903), p. 823.

26.—Responsabilité personnelle. Armateur. Gens de l'équipage. Préposés directs. Fautes. Responsabilité. Capitaine. Absence de négligence. Irresponsabilité. Chef mécanicien. Méprise. Cas fortuit. Capitaine. Irresponsabilité (Marseille, 19 août 1902), p. 89.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

53. — Privilège. Navire n'ayant jamais navigué. Armement et équipement. Fournitures. Créanciers. Art. 191-8°. Privilège. Application. Art. 192-6°. Formalités. Application. Dépôt au greffe. Possibilité de le faire jusqu'à la vente. Formalités impossibles. Absence de capitaine. Visa. Dispense (Rouen, 26 novembre 1902), p. 498.

54. — Privilège. Art. 191-7°. Art. 192-5°. Corrélation. Formalités. Etat arrêté du capitaine. Procès-verbal de l'équipage. Généralité d'application (Havre, 8 février 1902), p. 37.

55. — Privilège. Art. 191-7°. Art. 192-5°. Corrélation. Formalités. Etat arrêté du capitaine. Procès-verbal de l'équipage. Généralité d'application (Rouen, 26 novembre 1902), p. 498.

56. — Privilège. Fournitures. Capitaine. Dernier voyage. Sommes dues pour fournitures et réparations Art. 191-7°. Application. Privilège (Havre, 8 février 1902), p. 37.

ALLEMAGNE. — 57. — Affrètement. Diligence requise. Connaissement. Clause d'usage au port de chargement. Connaissance des usages. Impossibilité de l'exiger. Insertion au connaissement. Absence d'obligation. Ordre formel. Connaissance de la clause. Omission. Preuve à la charge du réclamateur. Responsabilité du capitaine (Tribunal supérieur hanséantique, 6 octobre 1902), p. 367.

58. — Affrètement en bloc. Charte-partie à temps. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades. Capitaine. Absence de violation de la charte-partie. Affréteur. Dommages - intérêts. Défaut de droit. Indemnité de transport. Armateur. Affréteur. Partage en proportion des risques. Proportion impossible. Partage par moitié (Tribunal supérieur hanséatique, 16 mars 1901), p. 216.

59. — Abordage. Pilotage obligatoire. Direction du navire remise exclusivement au pilote. Capitaine. Impossibilité d'intervenir. Incapacité du pilote. Manœuvres absurdes. Devoir d'intervention. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 28 février 1902), p. 364.

60. — Abordage. Remorquage. Remorqueur. Remorqué. Unité nautique. Faute de l'équipage. Navire fautif. Obéissance à un ordre incorrect. Responsabilité. Définition de l'équipage. Remorqueur. Personne exerçant le commandement placée sur le navige remorqué. Equipage du remorqueur. Collision entre le navire remorqué et un autre navire. Cause. Fausse manœuvre du remorqueur. Ordre donné par le pilote. Pilote à bord du remorqué. Remorqueur. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 11 décembre 1901), p. 697.

61. — Assistance maritime. Navires appartenant au même armateur. Contrat d'assistance passé entre les deux capitaines. Capitaines mandataires de l'armateur. Contrat avec soi-même. Impossibilité juridique. Droits des créanciers sur chaque navire. Intérêts distincts. Possibilité d'action en indemnité. Armateurs. Action en indemnité contre les assureurs du navire assisté. Conditions. Usure du navire assistant. Obligation d'atténuer le dommage (Tribunal supérieur hanséatique, 23 avril 1903), p. 884.

62. — Assurances maritimes. Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg sur les assurances. Art. 102. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Faute du capitaine. Risque non couvert. Irresponsabilité des assureurs. Assurance « à l'heureuse arrivée ». Clause « et le bon état du navire ». Sens. Séjour au port de destination. Risque

couvert par l'assurance (Tribunal supérieur hanséatique, 29 novembre 1902), p. 555.

63. — ANGLETERRE. — Affrètement à temps. Charte-partie. Capitaine agent de l'affréteur pour signer les connaissements. Sous affrètement. Irresponsabilité du propriétaire du navire à raison des connaissements signés par le capitaine (Haute Cour de justice, 1er avril 1903), p. 889.

64. — Affrètement. Clause de résiliation de plein droit à défaut de paiement du prix par quinzaine et d'avance. Validité. Armateurs. Retard à user de cette faculté. Capitaine. Demande de chargement. Capitaine considéré comme agissant sous la direction des affréteurs. Armateurs. Absence de renonciation à la résiliation. Dépenses faites par l'affréteur. Résiliation. Dépenses à sa charge (Cour suprême de judicature, 7 mai 1902), p. 371.

65. — Charte-partie. Clause d'exonération de responsabilité « pour périls de la mer et tous autres accidents, même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur, « ni the management or navigation of the ship » ou autrement ». Sens des mots « ou autrement ». Débarquement. Faute des arrimeurs. Application. Livraison de la cargaison. Emploi de crochets. Choc contre les parois du navire. Balles éventrées. Marchandise perdue. Absence d'acte volontaire. Accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs. Armateur. Irresponsabilité (Haute Cour de justice, 8 décembre 1902), p. 713.

66. — Connaissement. Clause d'exonération pour fautes ou erreurs « in management of the ship ». Référence à l'Harter Act. Navire en bon état de navigabilité au départ. Avaries à la cargaison. Défaut de fonctionnement du réfrigérateur. Faute de l'équipage « in management of the ship ». Armateur. Irresponsabilité (Haute-Cour de justice, 19 novembre 1902), p. 710.

67. — Salaires. Conflit de lois. Navire étranger. Saisie et vente. Gages et débours du capitaine et de l'équipage. Privilège. Action intentée en Angleterre. Lex fori. Application (Haute-Cour de justice, 28 novembre 1902), p. 711.

BELGIQUE. — 68. — Patentes de santé pour la Belgique. Avis aux capitaines de navires partant d'un port du littoral de l'Atlantique à destination de la Belgique, p. 602.

69. — Affrètement. Chargement « alongside ». Pièce de bois. Couche de glace. Perte. Responsabilité du capitaine. Protêt après embarquement. Inefficacité (Gand, 1 juin 1902), p. 231.

70. — Arrimage. Clause : « Goods to be put free in and taken free out ». Frais de mise à bord et frais d'arrimage. Distinction. Frais de mise à bord aux chargeurs. Frais d'arrimage. Charge du capitaine (Anvers, 3 juillet 1902), p. 714.

71. — Débarquement. Connaissement. Clause autorisant à transporter les marchandises au delà du port de destination. Port d'escale. Déchargement d'une partie des marchandises. Perception du fret total. Délivrance d'un laisser-suivre du lot entier. Continuation du voyage. Réexpédition du solde des marchandises. Destinataire. Réclamation de dommages-intérêts Rejet (Anvers, 8 mai 1903), p. 904.

72. — Débarquement. Connaissement. Clause de débarquement d'office « should the goods not be taken delivery of by the consignees or assignees so soon as the steamship is ready to discharge ». Lenteur à la réception. Débarquement d'office. Capitaine. Ab-

sence de droit. Usages. Surestaries. Dommages-intérêts. Différence de coût des manipulations (Anvers, 28 novembre 1902), p. 396.

73. — Débarquement. Connaissement. Clause de référence aux règles du London Corn Trade Association. Déchargement d'office. Usages du port. Parcels. Impossibilité. Capitaine. Droit à surestaries (Anvers, 5 juillet 1902), p. 229.

74. — Débarquement. Charte-partie. Clause : « days to commence after the captain has given due notice ». Débarquement, Absence de protestation. Destinataires. Acceptation (Anvers, 31 octobre 1902), p. 716.

75 — Livraison. Manquants. Capitaine. Destinataire. Action en dommages-intérêts. Réception des marchandises. Présomption de livraison conforme. Absence d'échange de reçus à la fin de chaque demi-journée de travail. Manquant. Offre de preuve testimoniale. Irrecevabilité (Anvers, 31 octobre 1902), p. 716.

76. — Livraison. Avaries internes et non apparentes. Connaissement. Clauses : « Contenu inconnu. Chargé en bon ordre et conditionnement. » Effets. Preuve d'avarie postérieure à l'embarquement. Charge du réclamateur (Anvers, 3 juillet 1902), p. 229.

77. — Fret. Connaissement. Choix pour le capitaine de calculer son fret soit sur le poids brut facturé, soit sur le poids délivré. Option. Pesage contradictoire. Option non faite. Mesure nécessaire pour exercer le choix. Option après pesage. Validité (Anvers, 1er mai 1903), p. 902.

78. — Faute du capitaine. Avaries. Règles d'York et d'Anvers. Clause de non-garantie. Caractères. Appréciation souveraine. Irrecevabilité de l'action contre l'armateur. Avaries particulières (Cassation, 1er mai 1902), p. 225.

79. — Fautes graves commises par le capitaine. Droit d'abandon appartenant au propriétaire du navire « dans tous les cas » (Anvers, 30 janvier 1903), p. 720.

80. — Responsabilité. Abordage. Exécution d'un ordre donné par les autorités du port. Irresponsabilité du capitaine (Anvers, 5 juillet 1902), p. 230.

81. — Responsabilité. Abordage. Vapeur en marche abordant un voilier à l'ancre ou en pêche. Absence de présomption légale de faute. Pouvoirs du juge. Déclaration devant le juge de paix par le capitaine du navire abordé. Absence de valeur probante à l'égard des tiers (Bruges, 7 avril 1902), p. 729.

82. — Subrogation. Echouement. Frais de relèvement de l'épave. Obligation au regard de l'Etat. Propriétaire du navire cause de l'échouement. Abandon possible. Frais payés par le capitaine du navire échoué. Subrogation aux droits de l'Etat. Abandon. Libération (Anvers, 30 janvier 1903), p. 720.

83. — Saisie conservatoire. Navire. Expéditions aux mains du mandataire du capitaine. Mise à la voile. Insaisissabilité. Expéditions. Détail. Certificat de mesurage. Canal de Terneuzen. Pilote. Art. 35 du règlement du 20 mai 1843. Navire en déchargement. Saisissabilité (Gand, 14 janvier 1903), p. 907.

84. — Compétence. Art. 418 et 419 C. pr. civ. Règles de procédure. Navire. Domicile du capitaine ou des personnes à bord. Impossibilité. Non attribution de compétence au tribunal du port où se trouve amarré le navire (Anvers, 9 avril 1902), p. 896.

DANEMARK. — 85. — Affrètement. Faillite du destinataire. Droit de stoppage. Dépôt des marchandises en douane. Livraison par le capitaine. Impossibilité d'exercer ce droit (Copenhague, 25 février 1901), p. 118.

EGYPTE. — 86. — Armateur.

Digitized by Google

Digitized by Google

tion (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

2. — Mode. Connaissement. Capitaine. Réserves. But. Avaries antérieures au chargement. Jordan-Bay. Bois. Chargement. Usages. Dromes ou radeaux. Mouillure. Capitaine. Défaut de réserves. Absence de faute (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

3. — Mode. Vente. Bois. Clause « sciage cette saison, suffisamment d'avance pour l'embarquement ». Objet. Dessication. Vendeur. Port d'embarquement. Usages. Drômes ou radeaux. Livraison au navire. Absence de faute (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

4. — Mode. Pontée. Connaissement. Agent de l'armateur. Signature. Bons délivrés par le bord. Mention « à charger sur le pont ». Défaut de consentement écrit des chargeurs. Absence de protestation de l'agent. Faute. Perte. Avaries. Armateur. Clause d'exonération des fautes du capitaine. Inapplication. Responsabilité (Havre, 1er juillet 1902), p. 333.

5. — Preuve. Débarquement. Compagnie des docks et entrepôts. Débarquement accéléré. Cargaison. Manifeste. Concordance. Vérification. Impossibilité. Absence d'obligation. Présence du réceptionnaire requise. Manquant. Irresponsabilité. Dépositaire. Manifeste. Défaut de preuve de l'embarquement. Irresponsabilité (Rouen, 10 décembre 1902), p. 507.

6. — Transport maritime. Limites. Chargement. Déchargement. Clause d'exonération pour toutes avaries. Application (Rouen, 2 juillet 1902), p. 607.

7. — Pluie. Charte-partie. Capitaine. Marchandises apportées le long du bord. Obligation de recevoir tant de standards par jour. Pluie. Suspension de l'embarquement. Marchandises. Préservation. Absence d'obligation. Absence de retard dans le chargement. Pluie. Mouillure. Irresponsabilité (Aix, 2 juin 1902), p. 310.

8. — Retard. Arrimage. Chargement effectué par les affréteurs. Arrimage. Surveillance du capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinataire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaire. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

9. — Retard. Navire. Arrivée au port de chargement. Date fixée. Armateur. Droit d'utiliser le navire jusqu'à la date fixée. Fortune de mer. Avaries. Relâche. Force majeure. Art. 277 C. com. Convention maintenue. Retard. Non-lieu à dommages-intérêts. Application (Alger, 20 novembre 1901), p. 169.

10. —Retard. Affrètement. Substitution de navire. Chargeur. Acceptation. Navire substitué. Date convenue. Chargement. Impossibilité. Force majeure. Armateur. Navire remplacé. Mise à la disposition du chargeur. Non obligation (Alger, 20 novembre 1901), p. 169.

11. — Retard. Vente par navire désigné. Délai fixé pour l'embarquement. Nature du marché. Vente sur embarquement. Combinaison. Embarquement. Evénement de mer. Impossibilité. Vendeur. Obligation de livrer. Exonération. Résiliation pure et simple. Acheteur. Absence de droit à dommages-intérêts (Marseille, 11 janvier 1902), p. 352.

12. — Retard. Vente à livrer. Cotons d'Amérique. Clause « conditions du Havre ». Syndicat du commerce des cotons. Dispositions déterminant les usages du Havre. Retard dans l'embarquement. Pénalités. Application (Havre, 28 mai 1902), p. 180.

13. — Surestaries. Expertise d'arrimage irrégulière. Capitaine. Arrêt de l'embarque-

Digitized by Google

ment. Surestaries non dues (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

14. — Surestaries. Connaissemnt. Fret sur le vide. Absence de réserves. Capitaine. Défaut d'action contre le réceptionnaire porteur du connaissement. Défaut de privilège sur les marchandises. Surestaries au port de charge. Absence de réserves. Défaut d'action contre le réceptionnaire (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

15. — Réserves. Connaissement. Défaut de réserves. Marchandises. Livraison à bord. Bon état. Présomption. Capitaine. Avaries extérieures. Obligation de les constater. Vices intérieurs. Qualité. Non-obligation. Cafés. Faible odeur de naphtaline. Vice intérieur. Odeur contractée à bord. Absence de preuve. Capitaine. Irresponsabilité (Havre, 25 juin 1902), p. 184.

16. — Réserves. Avaries apparentes. Défaut de preuve. Capitaine. Défaut de mention au connaissement. Clause : qualité inconnue. Absence de faute (Aix, 2 juin 1902), p. 310.

17. — Réserves. Affrètement. Charte-partie. Tonnage convenu. Cargaison inférieure. Capitaine. Réception. Défaut de protestation. Absence de réserve au connaissement. Art. 288. Fret sur le vide. Renonciation. Capitaine. Mention sur le livre de bord. Inefficacité (Alger, 26 février 1903), p. 823.

18. — Frais. Abordage. Expertise. Débarquement nécessaire. Réembarquement. Frais. Paiement. Taux de la place (Dunkerque, 25 mars 1902), p. 838.

19. — Livraison. Capitaine. Contrat de transport. Chargement. Accessoires. Obligation de livrer au destinataire. Fardage. Réclamation du chargeur. Défaut de restitution. Capitaine. Inexécution volontaire des obligations du transporteur. Armateur. Charte-partie. Clause d'irresponsabilité. Inapplication. Responsabilité (Bordeaux, 2 juillet 1901), p. 159.

20. — Passagers. Navire dans le port. Liberté de quitter le bord. Embarquement de passagers. Défaut d'assimilation au chargement. Art. 288, § 4. C. com. Inapplication. Art. 288, § 3. Application. Stipulation d'un dédit. Art. 283 § 3. Inapplication (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

21. — Passagers. Affrètement. Transport de pèlerins. Navire. Aménagements. Visite sanitaire. Pèlerins. Embarquement d'un nombre important. Contrat. Commencement d'exécution. Affréteur. Dépôt en banque. Garantie d'exécution. Art. 1152 C. civ. Dénonciation du contrat. Inapplication. Art. 1226 C. civ. Inapplication. Clause pénale. Absence de caractère. Créancier. Faculté de poursuivre l'exécution du contrat. Fréteur. Dépenses effectuées. Garantie stipulée. Infériorité. Dommages-intérêts. Fixation. Pouvoirs du juge (Alger, 22 mars 1902), p. 92.

22. — Assurances maritimes. Assurance sur facultés. Police flottante. Assuré. Possibilité d'application du risque après le sinistre. Conditions de la police. Nécessité d'observation stricte. Chargement. Constatation. Connaissement. Chargement sur allèges. Date postérieure à celle du connaissement. Déclaration d'aliment. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Date du connaissement (Marseille, 12 décembre 1901), p. 201.

23. — Assurances maritimes. Assurance sur facultés. Police flottante. Assuré. Possibilité d'application du risque après le sinistre. Conditions de la police. Nécessité d'observation stricte. Chargement. Constatation. Connaissement. Chargement sur allèges. Date postérieure à celle du connaissement. Déclaration d'aliment. Délai de vingt-quatre heures. Point de départ. Date du connaissement (Aix, 23 décembre 1902), p. 524.

24. — Assurances maritimes.

Digitized by Google

Assurance sur facultés. Police flottante. Perte de marchandises sur allèges avant embarquement. Responsabilité des assureurs. Pluralité de chargeurs. Impossibilité de justifier la propriété de la marchandise perdue. Répartition au prorata des quantités chargées (Aix, 28 janvier 1903), p. 820.

25. — Assurances maritimes. Assurances sur corps. Art. 350 C. com. Avaries-dommages. Avaries-frais. Déchirure de la coque et de la quille. Chargement. Déchargement. Mise du navire en cale sèche ou sur le slip. Frais du consignataire et du courtier maritime au port de réparations. Charge des assureurs. Art. 397 et 403 C. com. Vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations. Avaries particulières. Marins engagés à la part. Charge des assureurs. Fixation approximative (Rouen 5 novembre 1902), p. 491.

26. — Assurances maritimes. Embarquement. Céréales. Usage des ports d'Oran et d'Arzew. Franchises d'avaries particulières de 3 à 10 0/0. Vendeur « caf ». Chargement. Assurance maritime. Marchandise vendue. Franchise de 10 0/0. Faute. Avarie inférieure à 3 0/0. Acheteur. Défaut de préjudice. Non lieu à dommages-intérêts (Douai, 11 août 1902), p. 8, 13.

27. — Vente sur embarquement. Vendeur. Désignation d'un navire. Modification du contrat. Risques à la charge de l'acheteur. Acceptation de l'acheteur. Impossibilité de l'exiger. Navire retenu par les glaces. Chargement. Inexécution du marché (Marseille, 5 mars 1903), p. 694.

28. — Port de charge. Affrètement à cueillette. Chargement incomplet. Possibilité de résiliation. Nécessité d'une condition expresse. Affrètement. Chargement complété dans d'autres ports. Impossibilité de résiliation. Affrètement partiel ferme. Art. 288. Application (Alger, 26 février 1903), p. 823.

29. — Compétence. Vente « coût, fret et assurance ». Livraison. Port d'embarquement. Promesse. Même lieu. Tribunal de ce port. Art. 420, § 2, C. pr. civ. Application. Compétence (Bordeaux, 28 octobre 1901), p. 347.

ALLEMAGNE. — 30. — Affrètement en bloc. Charte-partie à temps. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades. Capitaine. Absence de violation de la charte-partie. Affréteur. Dommages-intérêts. Défaut de droit. Indemnité de transport. Armateur. Affréteur. Partage en proportion des risques. Proportion impossible. Partage par moitié (Tribunal supérieur hanséatique, 16 mars 1901), p. 216.

31. — Port de charge. Capitaine. Diligence requise. Connaissement. Clause d'usage au port de chargement. Connaissance des usages. Impossibilité de l'exiger. Insertion au connaissement. Absence d'obligation. Ordre formel. Connaissance de la clause. Omission. Preuve à la charge du réclamateur. Responsabilité du capitaine (Tribunal supérieur hanséatique, 6 octobre 1902), p. 367.

ANGLETERRE. — 32. — Affrètement. Clause de résiliation de plein droit à défaut de paiement du prix par quinzaine et d'avance. Validité. Armateurs. Retard à user de cette faculté. Capitaine. Demande de chargement. Capitaine considéré comme agissant sous la direction des affréteurs. Armateurs. Absence de renonciation à la résiliation. Dépenses faites par l'affréteur. Résiliation. Dépenses à sa charge (Cour suprême de judicature, 7 mai 1902), p. 371.

BELGIQUE. — 33. — Avaries internes et non apparentes.

Digitized by Google

jours à flot ». Clause « chargement comme d'usage ». Port d'embarquement. Usages. Application (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

5. -- Chargement. Capitaine. Marchandises apportées le long du bord. Obligation de recevoir tant de stantards par jour. Pluie. Suspension de l'embarquement. Marchandises. Préservation. Absence d'obligation. Absence de retard dans le chargement. Pluie. Mouillure. Irresponsabilité (Aix, 2 juin 1902), p. 310.

6. — Clause de chargement sous l'inspection des agents des assureurs. Effet. Capitaine. Obligation de veiller au bon arrimage. Avaries. Arrimage défectueux. Armateur. Responsabilité (Cassation, 12 avril 1902), p. 5.

7. — Chargement effectué par les affréteurs. Arrimage. Surveillance du capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinataire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaire. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

8. — Clauses. Arrimage. Capitaine. Bois. 10 0/0 de sciage. Autorisation. Buches et bouts compris dans les 10 0/0. Clause relative au sciage des bois pour l'arrimage. Interprétation. Clause de délivrance suivant les usages du port de destination. Inapplication (Havre, 19 fé- vrier 1902), p. 842.

9. — Débarquement. Clause de déchargement « avec la rapidité usitée pour un steamer aussi vite que le navire pourra délivrer ». Staries. Fixation. Usages. Port de destination. Quantités déchargées. Moyenne. Dieppe. Usages. Bois. 70 à 80 standards par jour (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

10. — Débarquement. Charte-partie. Destinataire. Navire. « Place toujours à flot ». Port sûr. Bassin de capacité suffisante. Obligation remplie. Ordre de police. Retirement des eaux. Échouement. Fait du prince. Destinataire. Irresponsabilité (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

11. — Débarquement. Cargaison de douelles. Clause de livraison le long du bord. Débarquement sur chalands. Dénombrement non effectué. Manquants. Capitaine. Irresponsabilité (Alger, 26 février 1903), p. 823.

12. — Débarquement. Grève d'ouvriers charbonniers. Réceptionnaire de la cargaison, en même temps entrepreneur de débarquement. Taux payé par le capitaine pour frais de débarquement à sa charge. Charte-partie. Interprétation. Rapport entre les sommes payées par le capitaine pour les frais de débarquement à sa charge et les prétentions des grévistes. Droit pour le réceptionnaire-entrepreneur de ne pas justifier de l'emploi des sommes payées. Solidarité des grévistes. Entente partielle impossible. Suspension du cours des staries (Aix, 29 mai 1902), p. 164.

13. — Débarquement en premier lieu dans un port déterminé. Capitaine. Violation. Absence de clause pénale. Défaut de préjudice. Affréteur. Non lieu à dommages-intérêts (Alger, 26 février 1903), p. 823.

14. — Fret. Clause « fret payable sur poids délivré et reconnu par poids public ». Poids porté au connaissement. Poids délivré supérieur. Clause applicable (Alger, 26 février 1903), p. 823.

15. — Fret. Clause. Fret payable sur poids délivré ou sur poids du connaissement moins 1/2 0/0. Destinataire. Option. Fret payable sur le poids délivré. Pesage. Usages du Havre. Frais de pesage. Charbon. Charge du navire (Havre, 8 juillet 1902), p. 187.

16. — Responsabilité. Capitaine. Contrat de transport. Chargement. Accessoires. Obli-

Digitized by Google

Digitized by Google

sans détermination de durée. Congédiement. Causes légitimes. Observation du délai de préavis. Relations imposées par la Compagnie à l'agent avec un tiers. Refus. Révocation justifiée (Alger, 15 mars 1902), p. 26.

2. — Commissaires à bord des navires de commerce. Engagement sans détermination de durée. Congé. Art. 270 C. com. Inapplication. Employés de commerce. Assimilation. Armateur. Droit de les congédier à volonté. Exercice abusif. Préjudice. Indemnité. Art. 1780 C. civ. Suppression d'emploi. Evénement prévu. Préavis obligatoire. Indemnité. Trois mois de salaires. Primes. Partie des salaires (Aix, 17 novembre 1902). p. 817.

3. — Transport des passagers. Horaire. Obligation de s'y conformer (Havre, 31 décembre 1902), p. 534.

4. — Transport des passagers. Absence de monopole et de service public. Horaires. Ports desservis. Jours et heures de départ. Navire effectuant le transport. Chiffre réglementaire de voyageurs. Obligation de les recevoir. Affluence de voyageurs. Mise en service de plusieurs navires. Non obligation (Havre, 31 décembre 1902), p. 534.

Compensation. — FRANCE — 1. — Assurances maritimes. Police pour compte. Souscripteur. Bénéficiaire. Intérêt sur la chose assurée. Justification. Police. Clause de compensation des primes avec l'indemnité. Primes dues par l'assuré pour compte. Application. Primes dues pour d'autres risques par le souscripteur. Inapplication (Havre, 15 juillet 1902), p. 337.

2. — Vente. Marchandises. Documents. Détention par un tiers créancier du vendeur. Livraison. Acheteur. Prix payable au tiers livreur. Sommes dues par le vendeur. Compensation impossible (Marseille, 17 novembre 1902), p. 544.

ALLEMAGNE. — 3. — Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 160. Insolvabilité de l'assureur. Assuré. Choix. Résiliation ou nouvelle assurance. Frais dus par l'assureur primitif. Faillite de l'assureur. Primes arriérées. Frais de nouvelle assurance. Compensation (Tribunal de l'Empire, 1er novembre 1902), p. 699.

BELGIQUE. — 4. — Armateur. Séparation entre sa fortune de terre et sa fortune de mer. Impossibilité d'imputation des dettes de l'une sur l'autre (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.

ITALIE. — 5. — Connaissement. Clause d'impossibilité de déduction sur le fret en cas de manquant. Déficit constaté. Réceptionnaire. Rétention du fret. Compensation. Renonciation (Gênes, 30 juin 1902), p. 404.

6. — Connaissement. Clauses : « poids inconnu ». Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Réceptionnaire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret. Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants. Droit. Absence de compensation (Gênes, 4 avril 1902), p. 739.

Voir : Affrètement, n° 27.

Compétence. — FRANCE. — 1. — Abordage en haute mer. Art. 407 nouveau C. com. Port de refuge en même temps port de destination. Compétence. Port le plus rapproché du lieu de la collision. Non nécessité. Proximité du lieu du sinistre. Navire. Danger imminent. Impossibilité de naviguer au delà. Refuge. Conditions suffisantes. Tri-

Digitized by Google

sation, 2 février 1903), p. 605.
15. — Gens de mer. Salaires. Rémunération. Fin du contrat. Salaires. Paiement. Action. Port de débarquement. Tribunal. Art. 420. C. pr. civ. Compétence (Nantes, 27 juin 1902), p. 73.
16. — Tierce consignation. Art. 306 C. com. Saisie conservatoire. Analogie. Mainlevée. Tribunal civil. Compétence (Alger, 26 février 1903), p. 833.
17. — Tribunal de commerce. Président. Art. 417 C. pr. civ. Dispositions non limitatives. Urgence. Débat contraditoire impossible. Compétence. Référé. Décision contradictoire. Incompétence. Fret. Difficultés. Art. 306 C. com. Tierce consignation. Président. Incompétence. Tribunal. Compétence (Alger, 26 février 1903). p. 833.
18. — Tribunal de commerce. Président. Ordonnance sur requête. Voies de recours. Opposition. Président. Appel. Cour d'appel. Compétence Tribunal. Incompétence (Alger, 26 février 1903), p. 833.
19. — Tribunal de commerce. Président. Ordonnance exécutée. Fond. Tribunal saisi. Recours impossible. Cargaison. Tierce consignation. Jugement. Absence de fondement. Frais à la charge du capitaine. Président. Rétractation. Incompétence (Alger, 26 février 1903), p. 833.
20. — Tribunal de commerce. Tierce consignation. Mainlevée. Tribunal de commerce. Incompétence. Décision au fond. Résultat Règlement à l'amiable. Exécution. Difficultés. Tribunaux civils. Compétence (Alger, 26 février 1903), p. 833.
21. — Tribunal civil. Compétence. Naufrage. Père et mère de la victime. Frère associé de la victime. Actions contre l'armateur. Connexité. Tribunal civil. Plénitude de juridiction. Compétence (Bordeaux, 19 novembre 1902), p. 814.
22. — Vente « coût, fret et assurance ». Livraison. Port d'embarquement. Promesse. Même lieu. Tribunal de ce port. Art. 420, § 2. C. pr. civ. Application. Compétence (Bordeaux, 28 octobre 1901), p. 347.
23. — Vente. Facture. Clause « les traites ne sont pas une dérogation au lieu de paiement stipulé ». Défaut de protestation. Application. Lieu fixé pour le paiement. Tribunal de ce lieu. Art. 420, § 3. C. pr. civ. Application. Compétence (Bordeaux, 28 octobre 1901), p. 347.

BELGIQUE. — 24. — Agence. Tribunaux belges. Compagnie anglaise. Agence à Anvers. Connexité (Bruxelles, 16 mai 1902), p. 375.
25. — Abordage en haute mer entre chaloupe belge et vapeur appartenant à une société anglaise. Compétence. Domicile et résidence. Succursale et agence. Droit anglais. Réciprocité. Office of business. Défaut de résidence. Loi du 24 mars 1876, art. 52, 2°, 53 et 54. Incompétence « ratione loci » des tribunaux belges (Gand, 23 juillet 1902), p. 389.
26. — Créance privilégiée sur le navire. Situation du navire. Non attribution de compétence (Anvers, 9 avril 1902), p. 896.
27. — Saisie conservatoire du navire. Ordonnance du président. Incompétence du tribunal sur le fond du litige (Anvers, 9 avril 1902), p. 896.
28. — Règles de procédure. Art. 418 et 419 C. pr. civ. Navire. Domicile du capitaine ou des personnes à bord. Impossibilité. Non attribution de compétence au tribunal du port où se trouve amarré le navire (Anvers, 9 avril 1902), p. 896.

EGYPTE. — 29. — Abordage dans les eaux égyptiennes. Obligation née en Egypte. Navires étrangers. Tribunaux égyptiens. Art. 14 C. civ. Compétence. Intérêt des parties. Rapidité et sûreté de l'instruction (Alexandrie, 25 avril 1901), p. 568.
30. — Abordage. Tribunaux

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

découvrir. Application. Pont. Inétanchéité. Fente. Vice apparent. Inapplication. Responsabilité de l'armateur (Tribunal supérieur hanséatique, 21 avril 1902), p. 112.

45. — Clause d'irresponsabilité pour erreur ou absence de marques. Effet. Marques indiquées au connaissement. Preuve de la livraison aux transporteurs. Charge du réclamateur (Hambourg, 14 novembre 1901), p. 368.

46. — Clause : « poids inconnu ». Frêt fixé en bloc. Pesage au débarquement. Réceptionnaire Impossibilité de l'exiger. Fret payable sur poids délivré. Pesage au débarquement. Usages de Hambourg. Nécessité. Connaissement. Clause « poids inconnu ». Pesage à la livraison. Transporteur. Absence d'obligation. Réceptionnaire. Constatation du manquant. Expertise (Tribunal de l'Empire, 9 octobre 1901), p. 215.

ANGLETERRE. — 47. — Affrètement à temps. Charte partie. Capitaine agent de l'affréteur pour signer les connaissements. Sous-affrètement. Irresponsabilité du propriétaire du navire à raison des connaissements signés par le capitaine (Haute Cour de justice, 1er avril 1903, p. 889.

48. — Clause d'exonération de responsabilité « pour périls de la mer et tous autres accidents, même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur, « in the management or navigation of the ship » ou autrement ». Sens des mots « ou autrement ». Débarquement. Faute des arrimeurs. Application. Livraison de la cargaison. Emploi de crochets. Choc contre les parois du navire. Balles éventrées. Marchandise perdue. Absence d'acte volontaire. Accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs. Armateur. Irresponsabilité (Haute Cour de justice, 8 décembre 1902), p. 713.

49. — Clause d'irresponsabilité pour fautes ou erreurs « in management of the ship ». Référence à l'Harter Act. Navire en bon état de navigabilité au départ. Avaries à la cargaison. Défaut de fonctionnement du réfrigérateur. Faute de l'équipage « in management of the ship ». Armateur. Irresponsabilité (Haute-Cour de justice, 19 novembre 1902), p. 710.

50. — Clause d'exonération de la prise. Transport de marchandises destinées à l'ennemi. Chargement à l'insu des expéditeurs d'autres marchandises. Violation des obligations de l'armateur vis-à-vis de ces expéditeurs. Saisie du navire. Retard dans la livraison des marchandises. Armateur. Inapplication de la clause. Dommages-intérêts. Dommages-intérêts pour inexécution du marché (Haute Cour de justice, 7 août 1902), p. 557.

51. — Assurance maritime. Assurance de la responsabilité de l'armateur résultant de l'omission de la négligence-clause dans la charte-partie et les connaissements. Non application de la « Suing and labouring clause » (Haute Cour de justice, 11 août 1902), p. 558.

BELGIQUE. — 52. — Clauses : « Contenu inconnu. Chargé en bon ordre et conditionnement. Capitaine. Cargaison. Avaries internes et non apparentes. Connaissement. Effets. Preuve d'avarie postérieure à l'embarquement. Charge du réclamateur (Anvers, 3 juillet 1902), p. 229.

53. — Clause de référence aux règles du London Corn Trade Association. Déchargement d'office. Usages du port. Parcels. Impossibilité. Capitaine. Droit à surestaries (Anvers, 5 juillet 1902), p. 229.

54. — Clause de débarquement

Digitized by Google

d'office « should the goods not be taken delivery of by the consignees or assignees so soon as the steamship is ready to discharge ». Lenteur à la réception. Débarquement d'office. Capitaine. Absence de droit. Usages. Surestaries. Dommages-intérêts. Différence de coût des manipulations (Anvers, 28 novembre 1902), p. 396.

55. — Clause autorisant à transporter les marchandises au delà du port de destination. Port d'escale. Déchargement d'une partie de la cargaison. Perception du fret total. Délivrance d'un laisser-suivre du lot entier. Continuation du voyage. Réexpédition du solde. Destinataire. Réclamation de dommages-intérêts. Rejet (Anvers, 8 mai 1903), p. 904.

56 — Staries. Délai réversible. Temps employé au chargement non mentionné au connaissement. Obligation du destinataire de se renseigner. Charte-partie (Anvers, 31 octobre 1902), p. 716.

57. — Fret. Connaissement. Choix pour le capitaine de calculer son fret soit sur le poids brut facturé, soit sur le poids délivré. Option. Pesage contradictoire. Option non faite. Mesure nécessaire pour exercer le choix. Option après pesage. Validité (Anvers, 1er mai 1903), p. 902.

DANEMARK. — 58. — Faculté de transbordement. Risques. Charges du chargeur. Transbordement. Pluie. Avarie de mouillure. Armateur. Irresponsabilité (Copenhague 19 septembre 1900), p. 116.

EGYPTE. — 59. — Destinataire. Surestaries. Responsabilité. Stipulations avec les chargeurs. Capitaine. Inopposabilité. Payement sous réserves. Inadmissibilité (Alexandrie, 4 avril 1901), p. 565.

ETATS-UNIS. — 60. — Clause de livraison du navire. Cesser-clause. Clause de débarquement dès que le navire sera prêt, sur allèges ou sur quai aux risques des destinataires. Débarquement sur quai. Consignataire de la cargaison. Devoir de protéger les marchandises. Capitaine. Prédictions météorologiques. Défaut de certitude. Absence d'obligation d'en tenir compte. Marchandises sur quai. Avarie de mouillure. Capitaine. Irresponsabilité (Cour d'appel (4e circuit), 8 novembre 1900), p. 737.

61. — Clause d'affectation de la cargaison à la garantie du fret et d'une indemnité pour retard. Clause de cessation de responsabilité de l'affréteur à la signature des connaissements et à l'embarquement. Connaissement. Clause de garantie de la cargaison pour le fret seulement. Dommages et intérêts pour retard dans le débarquement. Responsabilité de l'affréteur (Cour suprême des Etats-Unis, 5 novembre 1900), p. 736.

62. — Clause d'exonération. Avarie à la marchandise. Faute d'arrimage. Fortune de mer. Clauses d'irresponsabilité de l'arrimage. Nullité (Cour du district est de Pensylvanie, 21 juillet 1902), p. 234.

63. — Clause d'exonération. Harter Act. Art. 1er. Vices d'arrimage. Armateur. Impossibilité d'exonération. Navires étrangers. Application. Connaissement. Référence à la loi du pavillon. Violation de l'Harter Act. Tribunaux des Etats-Unis. Nullité de la clause. Marchandises susceptibles de s'avarier par contact. Arrimage. Séparation insuffisante. Avaries. Vice d'arrimage. Armateur. Responsabilité (Cour suprême des Etats-Unis, 22 octobre 1900), p. 735.

64. — Clause d'irresponsabilité pour dommage assurable. Affrètement. Navire. Chargeur. Maritime lien. Perte de la cargaison. Cause. Négligence du transporteur. Harter-act.

Digitized by Google

Responsabilité. Vente du navire. Droit de suite (Cour du district sud de New-York, 3 décembre 1902), p. 913.

ITALIE. — 65. — Droits du porteur. Surestaries. Charte-partie. Connaissement. Titres distincts. Relation entre eux. Droits et devoirs du porteur du connaissement. Pluralité de destinataires. Charte-partie. Clause de gage sur la cargaison en garantie du fret et des surestaries. Armateur. Droit de gage. Action solidaire contre les destinataires. Destinataires. Répartition entre eux en proportion de la faute de chacun. Cargaison. Enlèvement. Droit de gage. Délai d'exercice. Expiration. Armateur. Action en paiement des surestaries. Répartition entre les destinataires au prorata des quantités reçues. Impossibilité. Fondement de l'action. Faute de chaque destinataire. Relation avec le retard. Preuve. Charge de l'armateur (Cassation de Turin, 7 août 1902), p. 916.

66. Réceptionnaires. Surestaries. Absence de solidarité. Connaissements. Contrats distincts. Divisibilité en proportion du retard apporté par chaque réceptionnaire (Gênes, 26 juin 1902), p. 403.

67. — Clauses: « poids inconnu ». Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Réceptionnaire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret. Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants. Droit. Absence de compensation (Gênes, 4 avril 1902), p. 739.

68. — Clause « poids inconnu ». Affidavit. Effet. Preuve du chargement de la quantité portée au connaissement. Charge du réceptionnaire (Gênes, 30 juin 1902), p. 404.

69. — Clause ; fret payable à l'arrivée sur poids délivré. Sens. Réceptionnaire. Impossibilité d'exiger la livraison avant paiement du fret. Cargaison. Gage du fret. Impossibilité de livraison partielle contre paiement partiel. Obligation de payer le fret avant livraison, sauf règlement définitif après pesage (Gênes, 30 décembre 1901), p. 236.

70. — Clause d'impossibilité de déduction sur le fret en cas de manquant. Déficit constaté. Réceptionnaire. Rétention du fret. Compensation. Renonciation (Gênes, 30 juin 1902), p. 404.

71. — Clause. Satries. Point de départ. Connaissement. Clause : « dès que le navire au port de destination sera prêt à débarquer et en aura donné avis, qu'il soit ou non à sa place de déchargement ». Sens. Encombrement du port. Navire dans l'avant-port. Cours des staries (Gênes, 26 juin 1902), p. 403.

72. — Transbordement. Connaissement. Absence de clause expresse. Défaut d'obligation de transborder la totalité de la cargaison sur le premier navire en partance. Marchandises sur quai. Faculté d'attendre les navires suivants. Absence de faute. Incendie sur quai. Cas fortuit. Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour tout dommage susceptible d'être assuré. Perte des marchandises. Irresponsabilité. Transporteur. Obligation de veiller aux marchandises sous sa garde. Assurance. Défaut d'obligation (Gênes, 20 juin 1902), p. 402.

73. — Assurance sur connaissement. Marchandise non chargée. Ignorance de l'assuré. Point de départ des risques. Validité de l'assurance. Baraterie de patron. Détournement de la marchandise avant l'embarquement. Risque couvert par la police. Responsa-

Digitized by Google

bilité des assureurs (Cassation de Florence, 16 décembre 1901), p. 235.

Voir : Charte-partie, n° 35.

Connexité. — FRANCE. — 1. — Compétence. Naufrage. Père et mère de la victime. Frère associé de la victime. Actions contre l'armateur. Connexité. Tribunal civil. Plénitude de juridiction. Compétence (Bordeaux, 19 novembre 1902), p. 814.

BELGIQUE. — 2. — Tribunaux belges. Compagnie anglaise. Agence à Anvers. Action contre un belge. Connexité. Compétence (Bruxelles, 16 mai 1902), p. 375.

Voir : Assurances maritimes. n° 32.

Conseil d'Etat. — FRANCE. — 1. — Pilotage. Troisième arrondissement maritime. Règlement et tarif du 23 août 1871. Décret du 12 septembre 1806. Conseil d'Etat. Défaut d'approbation Nullité. Décrets postérieurs. Non validation. Tarifs des 13 août 1853 et 5 mars 1859 applicables. Pilote. Excédent perçu Bonne foi. Restitution. Obligation (Saint-Nazaire, 27 novembre 1902), p. 672.

Consignataire de la cargaison. — ETATS-UNIS. — 1. — Connaissement. Clause de livraison du pont du navire. Cesser-clause. Clause de débarquement dès que le navire sera prêt, sur allèges ou sur le quai aux risques des destinataires. Débarquement sur quai. Consignataire de la cargaison. Devoir de protéger les marchandises. Capitaine. Prédictions météorologiques. Défaut de certitude. Absence d'obligation d'en tenir compte. Marchandises sur quai. Avarie de mouillure. Capitaine. Irresponsabilité (Cour d'appel (4e circuit), 8 novembre 1900), p. 737.

ITALIE. — 2. — Staries. Charte-partie. Clause « les staries courront dès que le navire sera arrivé au port de destination et prêt à débarquer et en aura donné avis au consignataire, qu'il soit à sa place de déchargement ou non ». Navire dans l'avant-port. Impossibilité de débarquement. Risque du consignataire. Cours des staries (Gênes, 28 février 1902), p. 401.

Consignataire du navire. — FRANCE. — 1. — Avances. Commissionnaire (Marseille, 27 juin 1902), p. 80, (Aix, 8 janvier 1903), p. 637.

2. — Mandat. Réclamateur. Proteur du connaissement. Paiement du fret. Action en responsabilité. Bon à enlever. Porteur Absence de lien de droit. Défaut d'action (Havre, 9 décembre 1902), p. 533.

3. — Débarquement. Quarantaine. Port de destination. Obligation de débarquement rapide. Consignataire du navire. Frais exposés. Débarquement d'une partie de la cargaison. Frais à la charge des réceptionnaires. Part proportionnelle (Marseille, 9 janvier 1903), p. 690.

4. — Responsabilité. Connaissement direct. Second transporteur. Connaissement spécial. Clauses. Irresponsabilité. Consignataire du second navire. Livraison au porteur du connaissement direct. Avaries. Responsabilité (Havre, 12 mars 1902), p. 659.

5. — Assurances maritimes. Assurances sur corps. Art. 350 C. com. Avaries-dommages. Avaries-frais. Déchirure de la coque et de la quille. Chargement. Déchargement. Mise du navire en cale sèche ou sur le slip. Frais du consignataire et du courtier maritime au port de réparations. Charge des assureurs. Art 397 et 403 C. com. Vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations. Avaries particulières. Marins engagés à la part. Charge des assureurs. Fixation approximative (Rouen, 5 novembre 1902), p. 491.

6. — Compétence. Action en remboursement des avances. Tribunal du domicile du con-

Digitized by Google

Digitized by Google

me. Limites. Chargement. Déchargement. Clause d'exonération pour toutes avaries. Application (Rouen, 2 juillet 1902), p. 607.

7. — Responsabilité. Charte-partie. Débarquement en premier lieu dans un port déterminé. Capitaine. Violation. Absence de clause pénale. Défaut de préjudice. Affréteur. Non lieu à dommages-intérêts (Alger, 26 février 1903), p. 823.

8. — Gens de mer. Rémunération. Fin du contrat. Salaires. Paiement. Action. Port de débarquement. Tribunal. Art. 420 C. pr. civ. Compétence (Nantes, 27 juin 1902), p. 73.

9. — Grève d'ouvriers charbonniers. Réceptionnaire de la cargaison, en même temps entrepreneur de débarquement. Taux payé par le capitaine pour frais de débarquement à sa charge. Charte-partie. Interprétation. Rapport entre les sommes payées par le capitaine pour les frais de débarquement à sa charge et les prétentions des grévistes. Droit pour le réceptionnaire-entrepreneur de ne pas justifier de l'emploi des sommes payées. Solidarité des grévistes. Entente partielle impossible. Suspension du cours des staries (Aix, 29 mai 1902), p. 164.

10. — Grève. Charte-partie. Staries. Clause exceptant les jours de grève. Etat général de grève. Application. Ouvriers du réclamateur. Cessation du travail. Inapplication (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

11. — Staries. Transport de charbon. Clause. Navire prêt à débarquer, qu'il soit à quai ou non. Avis au réceptionnaire. Interprétation. Point de départ. Usage de Marseille. Réception de l'avis. Reprise du travail subséquente. Surestaries. Calcul. Heures. Fractions d'heures (Marseille, 13 novembre 1902), p. 542.

12. — Staries. Clause de déchargement « avec la rapidité usitée pour un steamer aussi vite que le navire pourra délivrer ». Staries. Fixation. Usages. Port de destination. Quantités déchargées. Moyenne. Dieppe. Usages. Bois. 70 à 80 standards par jour (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

13. — Staries. Usages de Dieppe. Dimanches. Jours fériés. Bois. Déchargement. Jours de planche. Calcul. Heures non comprises. Clause exceptant les dimanches et fêtes légales. Débarquement continué. Usages. Application (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

14. — Surestaries. Chargement effectué par les affréteurs. Arrimage. Surveillance du capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinataire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaire. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

15. — Frais. Quarantaine. Port de destination. Obligation de débarquement rapide. Consignataire du navire. Frais exposés. Débarquement d'une partie de la cargaison. Frais à la charge des réceptionnaires. Part proportionnelle (Marseille, 9 janvier 1903), p. 690.

16. — Frais. Assurances maritimes. Assurances sur corps. Art. 350 C. com. Avaries-dommages. Avaries-frais. Déchirure de la coque et de la quille. Chargement. Déchargement. Mise du navire en cale sèche ou sur le slip. Frais du consignataire et du courtier maritime au port de réparations. Charge des assureurs. Art. 397 et 403 C com. Vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations. Avaries particulières. Marins engagés à la part. Charge des assureurs. Fixation approximative (Rouen, 5 novembre 1902), p. 491.

17. — Frais. Abordage. Exper-

Digitized by Google

tise. Débarquement nécessaire Réembarquement. Frais. Paiement. Taux de la place (Dunkerque, 25 mars 1902), p. 838.

18. — Fret. Connaissement. Clause. « Paiement sur le poids embarqué ». Poids déclaré par le chargeur· Sens. Présomption d'identité de poids. Preuve d'une erreur. Débarquement Excédent considérable. Absence de fortune de mer. Preuve de l'erreur. Fret. Règlement. Poids reconnu au débarquement (Havre, 23 décembre 1902), p. 848.

19. — Frêt. Destinataire. Droits et obligations du chargeur. Termes du connaissement. Chargeur. Déclaration de poids inexacte. Fret payable sur le poids reconnu au débarquement. Excédent. Fret. Destinataire. Paiement. Obligation (Havre, 23 décembre 1902), p. 848.

20. — Poids et état au débarquement. Connaissement. Clauses d'exonération. Effet. Capitaine. Faute. Avaries. Responsabilité Preuve. Charge du propriétaire de la marchandise. Balles chargées. Connaissement. Mention « reçu en bon ordre apparent ». Débarquement. Différence de poids et de qualité. Rupture des ligatures. Transporteur. Faute. Preuve suffisante. Responsabilité (Nantes, 15 mars 1902), p. 339.

21. — Poids et état au débarquement. Vente « coût, fret et assurance ». Clause « poids et état sain garantis au débarquement ». Conciliation. Vendeur. Fortune de mer. Risque non garanti. Vice propre. Déficit. Défaut de siccité. Freinte de route. Garantie (Douai, 11 août 1902), p. 8, 13.

22. — Vente. Marchandise débarquée en état d'avarie. Prélèvement contradictoire d'échantillons. Acheteur. Retirement sous réserves. Effet. Expertise sur échantillons. Marchandise. Risque nouveau. Aggravation d'avarie. Charge de l'acheteur (Marseille, 2 janvier 1901), p. 199.

23.—Vol. Manquant au débarquement. Assurances maritimes. Assurance contre le vol. Capitaine. Marchandise reçue. Connaissement. Défaut de réserves. Débarquement. Manquant. Vol constaté. Effraction invisible. Présomption. Vol commis en cours de transport. Assureurs. Responsabilité. Preuve contraire. Charge des assureurs (Marseille, 22 janvier 1903), p. 873.

ALLEMAGNE. — 24. — Comptage au débarquement. Connaissement. Clause : « Comptage de la cargaison au bord du navire à défaut irresponsabilité de l'armateur. Réceptionnaire. Obligation de donner quittance ». Sens. Reconnaissance au moment où la marchandise quitte le navire. Effets. Réserve des droits des parties. Absence de fixation définitive. Reconnaissance par experts Reconnaissance contradictoire. Non obligation (Tribunal supérieur hanséatique, 25 octobre 1902), p. 554.

25. — Pesage au débarquement. Frêt fixé en bloc. Pesage au débarquement. Réceptionnaire. Impossibilité de l'exiger. Fret payable sur poids délivré. Pesage au débarquement. Usages de Hambourg. Nécessité. Connaissement. Clause « poids inconnu » Pesage à la livraison. Transporteur. Absence d'obligation. Réceptionnaire. Constatation du manquant. Expertise (Tribunal de l'Empire, 9 octobre 1901), p. 215.

26. — Staries. Connaissement. Clause : « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Obligation de recevoir chaque jour ouvrable. Réceptionnaire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant la durée du délai de débarquement. Impossibilité. Jours ouvrables. Défaut de réception. Surestaries (Tribunal supérieur hanséatique, 12 décembre 1902), p. 705.

ANGLETERRE. — 27. — Charte-

Digitized by Google

Digitized by Google


Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

échoué. Fret pendant. Prix des passages (Cour d'appel. 9e circuit, 17 mars 1902), p. 399.
7. — Assistance maritime. Navires échoués après un incendie. Navire chaviré pendant les opérations de renflouement. Faute commune de l'armateur et de l'assistant. Indemnité. Réduction. Indemnité. Fixation. Eléments. Difficultés. Durée de l'opération. Valeur des navires, de la cargaison de l'assisté et du matériel de sauvetage employé (Cour du district sud de New-York, 30 juin 1902), p. 911.
8. — Capitaine. Vente du navire en cours de voyage. Droit. Cas de nécessité. Navire échoué. Experts. Avis. Impossibilité de renflouement. Capitaine. Vente. Acquéreur. Renflouement du navire. Bonne foi du capitaine. Validité de la vente du navire (Cour du district de l'Alabama, 30 juillet 1902), p. 577.

Enquête. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Remorqueur. Garantie du recours des tiers en cas de faute du remorqueur. Assureur. Défaut d'enquête contradictoire. Faute. Défaut de preuve. Impossibilité de s'en prévaloir. Responsabilité (Nantes, 20 décembre 1902), p. 538.

Entrepreneur de débarquement. — FRANCE. — 1. — Grève d'ouvriers charbonniers. Réceptionnaire de la cargaison, en même temps entrepreneur de débarquement. Taux payé par le capitaine pour frais de débarquement à sa charge. Charte-partie. Interprétation. Rapport entre les sommes payées par le capitaine pour les frais de débarquement à sa charge et les prétentions des grévistes. Droit pour le réceptionnaire - entrepreneur de ne pas justifier de l'emploi des sommes payées. Solidarité des grévistes. Entente partielle impossible. Suspension du cours des staries (Aix, 29 mai 1902), p. 164.
2. — Ouvriers. Ouverture des panneaux. Equipage. Charpentier du bord. Usages. Presence et direction non imposées. Navire. Organe défectueux. Danger. Capitaine. Surveillance. Obligation. Accident. Responsabilité (Marseille, 2 août 1902), p. 86, (Aix, 11 février 1903), p. 821.

Epave. — FRANCE. — 1. — Assistance maritime. Navire en détresse. Abandon provisoire de l'équipage. Ancre. Résistance. Proximité de la côte. Equipage en vue. Impossibilité de considérer le navire comme une épave. Absence de sauvetage. Péril imminent. Assistance maritime et non simple remorquage (Marseille, 12 janvier 1903), p. 548.
2. — Assistance maritime. Navire désemparé. Présence d'un matelot à bord Epave Sauvetage. Ordonnance de 1681. Rémunération. Tiers de la valeur. Inapplication. Indemnité de remorquage. Armateur du navire assisté. Matelot. Service rendu. Droit à rémunération (Aix. 12 février 1903), p. 642.
BELGIQUE. — 3. — Destruction. Frais. Charge de l'épave (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.
4. — Destruction. Administration des ponts et chaussées. Epave. Destruction d'office. Défaut de qualité de mandataire de l'armateur (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.
5. — Frais de relèvement de l'épave. Obligation au regard de l'Etat. Propriétaire du navire cause de l'échouement. Abandon possible Frais payés par le capitaine du navire échoué. Subrogation aux droits de l'Etat. Abandon. Libération (Anvers, 30 janvier 1903), p. 720.
6. — Enlèvement. Abandon du navire et du fret. Persistance du droit jusqu'à renonciation. Administration des ponts et chaussées. Navire coulé. Epave. Enlèvement. Adjudication. Défaut de protestation de l'armateur. Absence de renonciation à la faculté d'abandon

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

« arbitrable à Liverpool ». Portée. Marchandise. Qualité. Classement. Différence. Expertise. Application. Exécution du marché. Difficultés. Arbitrage. Non obligation (Havre, 28 mai 1902), p. 180.

11. — Vente « coût, fret et assurance ». Marchandise « saine à l'embarquement ». Acheteur. Droit de vérification. Vendeur. Absence de vérification contradictoire au départ. Acheteur. Droit d'y faire procéder à l'arrivée (Rouen, 4 mars 1903), p. 804.

12. — Vente « coût, fret et assurance, acceptation des traites contre remise des documents ». Marchandise livrée. Qualité inférieure. Acheteur délié de ses engagements. Expertise. Refus provisoire d'accepter les traites. Risques de l'acheteur. Possibilité (Rouen, 4 mars 1903), p. 804.

ALLEMAGNE. — 13. — Connaissement. Clause : « Comptage de la cargaison au bord du navire, à défaut irresponsabilité de l'armateur. Réceptionnaire. Obligation de donner quittance ». Sens. Reconnaissance au moment où la marchandise quitte le navire. Effets. Réserve des droits des parties. Absence de fixation définitive. Reconnaissance par experts. Reconnaissance contradictoire. Non obligation (Tribunal supérieur hanséatique, 25 octobre 1902), p. 554.

14. — Fret fixé en bloc. Pesage au débarquement. Réceptionnaire. Impossibilité de l'exiger. Fret payable sur poids délivré. Pesage au débarquement. Usages de Hambourg. Nécessité. Connaissement. Clause « poids inconnu ». Pesage à la livraison. Transporteur. Absence d'obligation. Réceptionnaire. Constatation du manquant. Expertise (Tribunal de l'Empire, 9 octobre 1901), p. 215.

ETATS-UNIS. — 15 — Capitaine. Vente du navire en cours de voyage. Droit. Cas de nécessité. Navire échoué. Experts. Avis. Impossibilité de renflouement. Capitaine. Vente. Acquéreur. Renflouement du navire. Bonne foi du capitaine. Validité de la vente du navire (Cour du district de l'Alabama, 30 juillet 1902), p. 577.

NORVÈGE. — 16. — Assurance maritime. Condamnation du navire à l'étranger. Défaut des formalités prescrites par la police. Assurance du fret. Absence de préjudice. Preuve. Charge de l'assuré (Christiania, 13 avril 1901), p. 129.

17. — Assurance maritime. Valeur d'assurance du navire perdu. Expertise. Domicile de l'assureur (Christiania, 13 avril 1901), p. 129.

F

Facture. — FRANCE. — 1. — Vente. Facture. Clause « les traites ne sont pas une dérogation au lieu de paiement stipulé ». Défaut de protestation. Application. Lieu fixé pour le paiement. Tribunal de ce lieu. Art. 420, § 3, C. pr. civ. Application. Compétence (Bordeaux, 28 octobre 1901), p. 347.

CUBA. — 2. — Factures consulaires pour les marchandises à destination de Cuba, p. 603.

Faillite. — FRANCE. — 1. — Compagnie des Docks et Entrepôts. Dépositaire. Marchandises déposées. Frais de magasinage et assurance. Art. 1948 C. civ. Droit de rétention. Garantie des frais relatifs au dépôt. Retrait partiel. Frais dus. Absence de droit sur le solde du dépôt. Limitation du droit de rétention. Frais afférents aux marchandises restant en magasin. Privilège général du commissionnaire. Sommes dues par le déposant. Faillite. Absence d'opérations de commission. Défaut de privilège (Marseille, 20 février 1902), p. 207.

ALLEMAGNE. — 2. — Assurances maritimes. Règlement de Hambourg. Art. 160. Insolvabilité de l'assureur. Assuré.

Digitized by Google

Digitized by Google

Avaries. Relâche. Force majeure. Art. 277 C. com. Convention maintenue. Retard. Non-lieu à dommages-intérêts. Application (Alger, 20 novembre 1901), p. 169.

3. — Connaissement. Clause d'irresponsabilité des marques. Loi américaine du 13 février 1893. Nullité. Marques indiquées au connaissement. Offre de marchandises sans marques. Armateur. Force majeure. Défaut de preuve. Responsabilité. Impossibilité de les imposer en remplacement. Manquant. Obligation d'en payer la valeur (Rouen, 16 juillet 1902), p. 17.

4. — Echouement. Charte-partie. Destinataire. Navire. « Place toujours à flot ». Port sûr. Bassin de capacité suffisante. Obligation remplie. Ordre de police. Retirement de eaux. Echouement. Fait du prince. Destinataire. Irresponsabilité (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

5. — Grève. Staries. Clause exceptant les jours de grève. Etat général de grève. Application. Ouvriers du réclamateur. Cessation du travail. Inapplication (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

6. — Vente sur embarquement. Force majeure. Evénement imprévu. Impossibilité absolue d'exécution. Résiliation. Danube. Glaces prématurées. Evénement à prévoir. Autres navires parvenus à destination. Absence de force majeure (Marseille, 5 mars 1903), p. 694.

7. — Vente par navire désigné. Délai fixé pour l'embarquement. Nature du marché. Vente sur embarquement. Combinaison. Chargement. Risques de mer postérieurs. Charge de l'acheteur. Risques antérieurs. Charge du vendeur (Aix, 19 novembre 1902), p. 519.

ALLEMAGNE. — 8. — Affrètement en bloc. Charte-partie à temps. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades. Capitaine. Absence de violation de la charte-partie. Affréteur. Dommages-intérêts. Défaut de droit. Indemnité de transport. Armateur. Affréteur. Partage en proportion des risques. Proportion impossible. Partage par moitié (Tribunal supérieur hanséatique, 16 mars 1901), p. 216.

BELGIQUE. — 9. — Abordage. Exécution d'un ordre donné par les autorités du port. Irresponsabilité du capitaine (Anvers, 5 juillet 1902), p. 230.

ETATS-UNIS. — 10. — Affrètement. Affréteur. Impossibilité d'exécution du contrat. Acte d'un gouvernement étranger. Absence de cas de force majeure. Navire. Location due (Cour du district sud de New-York, 29 mars 1902), p. 400.

11. — Charte-partie. Clause d'indemnité pour retard au débarquement par la faute de l'affréteur. Force majeure. Cause de libération. Caractères. Etat de guerre. Bombardement. Débarquement impossible. Retard. Affréteur. Irresponsabilité (Cour suprême des Etats-Unis, 5 novembre 1900), p. 736.

ITALIE. — 12 — Compagnie de navigation. Transbordement. Connaissement. Absence de clause expresse. Défaut d'obligation de transborder la totalité de la cargaison sur le premier navire en partance. Marchandises sur quai. Faculté d'attendre les navires suivants. Absence de faute. Incendie sur quai. Cas fortuit Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour tout dommage susceptible d'être assuré. Perte des marchandises. Irresponsabilité. Transporteur. Obligation de veiller aux marchandises sous sa garde. Assurance. Défaut d'obligation (Gênes, 20 juin 1902), p. 402.

Digitized by Google

dent ». Incendie. Marchandises atteintes. Freinte de route. Charge du vendeur (Douai, 11 août 1902), p. 8.

Fret. — FRANCE. — 1. — Destinataire. Droits et obligations du chargeur. Termes du connaissement. Chargeur. Déclaration de poids inexacte. Fret payable sur le poids reconnu au débarquement. Excédent. Fret. Destinataire. Paiement. Obligation (Havre, 23 décembre 1902), p. 848.

2. — Destinataire. Affréteur. Affrètement. Capitaine. Conventions entre vendeur et acheteur. Inopposabilité. Destinataire. Indemnité due par son vendeur. Impossibilité de la retenir sur le fret. Règlement entre capitaine et vendeur-affréteur. Contrat de vente. Inopposabilité. Capitaine. Indemnité pour excès de sciage des bois chargés. Calcul. Valeur marchande. Diminution (Havre, 19 février 1902), p. 842.

3. — Destinataire. Consignataire de navire. Mandat. Réclamateur. Porteur du connaissement. Paiement du fret. Action en responsabilité. Bon à enlever. Porteur. Absence de lien de droit. Défaut d'action (Havre, 9 décembre 1902), p. 533.

4. — Paiement. Connaissement. Clause attributive de compétence. Marchandise déposée en douane. Avis de la Compagnie au destinataire d'en effectuer le retrait. Destinataire. Paiement du fret. Présentation à la douane. Marchandise vendue avant l'avis de la Compagnie. Fait nouveau étranger au transport. Clause du connaissement. Inapplication. Tribunal du lieu où le fait s'est produit. Compagnie valablement représentée. Compétence. Action née en Algérie. Législation algérienne. Application (Alger, 23 juin 1902), p. 211.

5. — Art. 288. Affrètement à cueillette. Chargement incomplet. Possibilité de résiliation. Nécessité d'une condition expresse. Affrètement. Chargement complété dans d'autres ports. Impossibilité de résiliation. Affrètement partiel ferme. Art. 288. Application (Alger, 26 février 1903), p. 823.

6. — Art. 288 et 293 C. commerce. Transport des marchandises. Application. Transport des passagers. Inapplication. Analogie. Faculté d'application. Fret minimum garanti. Contrat à forfait. Dommages-intérêts. Fixation. Art. 293 C. com. Inapplication. Eléments d'appréciation. Fréteur. Profit approximatif Affréteur. Efforts tentés pour l'exécution. Bonne foi. Pertes éprouvées. Fréteur. Disposition immédiate du navire. Aménagements. Plus-value (Alger, 22 mars 1902). p. 92.

7. — Affrètement. Navire. Louage. Transport de pèlerins. Minimum de fret garanti. Contrat d'affrètement. Armateur. Affréteur. Partage du surplus. Contrat d'association (Alger. 29 juillet 1902), p. 316.

8. — Affrètement total. Fret fixé au tonneau. Art. 287 C. com. Motifs. Prix des passages. Analogie. Application. Capitaine. Passagers. Consentement de l'affréteur. Prix des passages. Droit de l'affréteur (Aix, 7 août 1902), p. 167.

9 — Fret sur le vide. Connaissement. Absence de réserves. Capitaine. Défaut d'action contre le réceptionnaire porteur du connaissement. Défaut de privilège sur les marchandises. Surestaries au port de charge. Absence de réserves. Défaut d'action contre le réceptionnaire (Rouen, 14 mai 1902). p. 298.

10. — Fret sur le vide. Affrètement. Charte-partie. Tonnage convenu. Cargaison inférieure. Capitaine. Réception. Défaut de protestation. Absence de réserve au connaissement. Art. 288. Fret sur le vide. Renonciation. Capitaine. Mention sur le livre de bord. Inefficacité (Alger, 26 février 1903), p. 823.

Digitized by Google

Digitized by Google

Fret global. Manquant. Echange de colis au cours du transport par terre. Armateur. Responsabilité (Hambourg, 14 novembre 1901), p. 368.

BELGIQUE. — 24. — Calcul. Fret. Connaissement. Choix pour le capitaine de calculer son fret soit sur le poids brut facturé soit sur le poids délivré. Option. Pesage contradictoire. Option non faite. Mesure nécessaire pour exercer le choix. Option après pesage. Validité (Anvers, 1er mai 1903), p. 902.

25. — Action en paiement. Prescription. Loi belge. Réclamation de fret par voie d'exception. Prescription opposable (Anvers, 7 janvier 1903), p. 901.

26. — Paiement. Clause autorisant à transporter les marchandises au delà du port de destination. Capitaine. Port d'escale. Déchargement d'une partie des marchandises. Perception du fret total. Délivrance d'un laisser-suivre du lot entier. Continuation du voyage. Réexpédition du solde des marchandises. Destinataire. Réclamation de dommages-intérêts. Rejet (Anvers, 8 mai 1903), p. 904.

27. — Abandon. Effet rétroactif. Bénéfices réalisés depuis l'accident. Fret net. Obligation de les abandonner. Avaries au navire. Réparation (Anvers, 30 janvier 1903), p. 720.

28. — Avaries communes. Fret de marchandises vendues en cours de route. Fret dû. Règle XV des Règles d'York et d'Anvers 1890 (Bruxelles, 16 mai 1902), p. 375.

ETATS-UNIS. — 29. — Armateur. Loi portant limitation de la responsabilité au navire et au fret du voyage. Navire d'une ligne régulière. Sens du mot « voyage ». Traversée entre les deux points extrêmes. Convention portant interprétation contraire. Défaut d'influence (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.

30. — Armateur. Limitation de responsabilité. Sens des mots « fret pendant ». Fret dû. Perte du navire en cours de voyage. Absence de fret à abandonner. Clause « fret payable d'avance et acquis à tout événement ». Défaut d'influence (Cour du district sud de New-York, 22 mars 1902), p. 571.

31. — Armateur. Limitation de responsabilité. Etendue. Valeur du navire échoué. Fret pendant. Prix des passages (Cour d'appel, 9e circuit, 17 mars 1902), p. 399.

32. — Charte-partie. Clause d'affectation de la cargaison à la garantie du fret et d'une indemnité pour retard. Clause de cessation de responsabilité de l'affréteur à la signature des connaissements et à l'embarquement. Connaissement. Clause de garantie de la cargaison pour le fret seulement. Dommages et intérêts pour retard dans le débarquement. Responsabilité de l'affréteur (Cour suprême des Etats-Unis, 5 novembre 1900), p. 736.

ITALIE. — 33. — Destinataire. Charte-partie. Connaissement. Titres distincts. Relation entre eux. Droits et devoirs du porteur du connaissement. Pluralité de destinataires. Charte-partie. Clause de gage sur la cargaison en garantie du fret et des surestaries. Armateur. Droit de gage. Action solidaire contre les destinataires. Destinataires. Répartition entre eux en proportion de la faute de chacun. Cargaison. Enlèvement. Droit de gage. Délai d'exercice. Expiration. Armateur. Action en paiement des surestaries. Répartition entre les destinataires au prorata des quantités reçues. Impossibilité. Fondement de l'action. Faute de chaque destinataire. Relation avec le retard. Preuve. Charge de l'armateur (Cassation de Turin, 7 août 1902), p. 916.

34. — Fret payable à l'arrivée sur poids délivré. Sens. Réceptionnaire. Impossibilité d'exiger la livraison avant paiement du fret. Cargaison. Gage

Digitized by Google

du fret. Impossibilité de livraison partielle contre paiement partiel. Obligation de payer le fret avant livraison, sauf règlement définitif après pesage (Gênes, 30 décembre 1901), p. 236.

35. — Déduction. Connaissement. Clause d'impossibilité de déduction sur le fret en cas de manquant. Déficit constaté. Réceptionnaire. Rétention du fret. Compensation. Renonciation (Gênes, 30 juin 1902), p. 404.

36. — Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Clause : « poids inconnu ». Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Reception-naire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret. Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants. Droit. Absence de compensation (Gênes, 4 avril 1902), p. 739.

NORVÈGE. — 37. — Charte-partie. Fret. Garantie de l'affréteur. Charge du destinataire. Droits du capitaine sur la cargaison. Chargement de glace. Défaut de paiement du fret. Détention de la cargaison. Absence d'obligation (Christiania, 7 décembre 1900), p. 126.

Voir : Affrètement, n° 31.

G

Gage. — ITALIE. — 1. — Assurances maritimes. Délaissement. Effet. Navire. Propriété des assureurs. Dettes dont le navire est grevé. Charge des assureurs. Assuré. Obligation de les déclarer. Emprunt contracté par le capitaine pour les besoins du navire. Absence des caractères et des formalités du prêt à la grosse. Absence de gage sur le navire. Dette personnelle. Assureurs. Irresponsabilité (Cassation de Turin, 26 septembre 1902), p. 917.

2. — Charte-partie. Connaissement. Titres distincts. Relation entre eux. Droits et devoirs du porteur du connaissement. Pluralité de destinataires. Charte-partie. Clause de gage sur la cargaison en garantie du fret et des surestaries. Armateur. Droit de gage. Action solidaire contre les destinataires. Destinataires. Répartition entre eux en proportion de la faute de chacun. Cargaison. Enlèvement. Droit de gage. Délai d'exercice. Expiration. Armateur. Action en paiement des surestaries. Répartition entre les destinataires au prorata des quantités reçues. Impossibilité. Fondement de l'action. Faute de chaque destinataire. Relation avec le retard. Preuve. Charge de l'armateur (Cassation de Turin, 7 août 1902), p. 916.

3. — Connaissement. Clause : fret payable à l'arrivée sur poids délivré. Sens. Réceptionnaire. Impossibilité d'exiger la livraison avant paiement du fret. Cargaison. Gage du fret. Impossibilité de livraison partielle contre paiement partiel. Obligation de payer le fret avant livraison, sauf règlement définitif après pesage (Gênes, 30 décembre 1901), p. 236.

Gens de mer. — FRANCE. — 1. — Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1902, art. 81 (30 mars 1902), p. 601.

2. — Décret réduisant d'un tiers les cotisations à verser par les inscrits maritimes à la Caisse de prévoyance des marins français (8 décembre 1902), p. 602.

3. — La loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de prévoyance au profit des marins français considérée dans ses rapports avec les lois sur l'inscription maritime, les

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

L

Digitized by Google

Digitized by Google

ment.Chargeurs. Maximum de la contribution. Valeur des marchandises sauvées. Marchandises. Réception. Contribution provisoire. Paiement. Engagement pour le surplus. Maximum. Limite (Aix, 23 décembre 1902), p. 525.

11. — Poids délivré. Charte-partie. Clause « fret payable sur poids délivré et reconnu par poids public ». Poids porté au connaissement. Poids délivré supérieur. Clause applicable (Alger, 26 février 1903), p. 823.

12. — Mode de livraison. Charte-partie. Cargaison de douelles. Clause de livraison le long du bord. Débarquement sur chalands. Dénombrement non effectué. Manquants. Capitaine. Irresponsabilité (Alger,26 février 1903), p. 823.

13. — Mode de livraison. Charte-partie. Clause relative au sciage des bois pour le chargement. Interprétation. Clause de délivrance suivant les usages du port de destination. Inapplication (Havre, 19 février 1902), p. 842.

14. — Lieu de la livraison. Vente « coût, fret et assurance ». Livraison. Port d'embarquement. Promesse. Même lieu. Tribunal de ce port. Art. 420, § 2, C. pr. civ. Application. Compétence (Bordeaux, 28 octobre 1901), p. 347.

15. — Lieu de la livraison. Expertise. Circonstances particulières. Pouvoirs du juge. Expertise sur échantillons. Lieu de l'expertise. Siège du Tribunal. Domicile des parties en cause (Marseille, 2 janvier 1901), p. 199.

16. — Vente à livrer par navire. Conditions rigoureuses. Interprétation stricte contre le vendeur. Vente « coût, fret et assurance ». Poivres. Privilège colonial. Sens. Législation en vigueur lors de la vente. Limitation. Demi-droit. Garantie. Insuffisance. Régime et titre de privilège colonial. Libre disposition. Vendeur. Obligation. Admission au privilège. Législation en vigueur lors de la livraison. Décret fixant les quantités admises au privilège non encore rendu. Douane. Admission réservée. Acheteur. Droit à la résiliation (Havre, 31 décembre 1902), p. 852.

17. — Vente par navire désigné. Marchandise arrivée. Avarie. Vendeur. Livraison en l'état d'arrivée. Bonification. Obligation. Acheteur. Faculté de refus. Remplacement non exigible (Marseille, 11 juin 1902), p. 541.

18. — Vente « coût, fret et assurance, acceptation des traites contre remise des documents ». Marchandise livrée. Qualité inférieure. Acheteur délié de ses engagements. Expertise. Refus provisoire d'accepter les traites. Risques de l'acheteur. Possibilité (Rouen, 4 mars 1903), p. 804.

19. — Vente « coût, fret et assurance ». Vendeur. Livraison par un ou plusieurs vapeurs. Faculté. Désignation du navire porteur de toute la quantité vendue. Renonciation. Impossibilité de tout livrer. Résiliation (Marseille, 12 septembre 1902), p. 356.

20. — Vente coût, fret et assurance, poids délivré. Clause tant pour cent en plus ou en moins. Acheteur. Réception et disposition du minimum. Coacheteurs. Même navire. Réception d'une part inférieure au minimum. Acheteur. Demande de restitution. Inadmissibilité (Marseille, 13 mars 1903), p. 877.

21. — Vente. Marchandises. Documents. Détention par un tiers créancier du vendeur. Livraison. Acheteur. Prix payable au tiers livreur. Sommes dues par le vendeur. Compensation impossible (Marseille, 17 novembre 1902), p. 544.

ALLEMAGNE. — 22. — Comptage. Connaissement. Clause : « Comptage de la cargaison au bord du navire, à défaut irres-

Digitized by Google

ponsabilité de l'armateur. Réceptionnaire. Obligation de donner quittance ». Sens. Reconnaissance au moment où la marchandise quitte le navire. Effets. Réserve des droits des parties. Absence de fixation définitive. Reconnaissance par experts. Reconnaissance contradictoire. Non obligation (Tribunal supérieur hanséatique, 25 octobre 1902), p. 554.

23. — Pesage. Fret fixé en bloc. Pesage au débarquement. Réceptionnaire. Impossibilité de l'exiger. Fret payable sur poids délivré. Pesage au débarquement. Usages de Hambourg. Nécessité. Connaissement. Clause « poids inconnu ». Pesage à la livraison. Transporteur. Absence d'obligation. Réceptionnaire. Constatation du manquant. Expertise (Tribunal de l'Empire, 9 octobre 1901), p. 215.

24. — Preuve. Connaissement. Clause d'irresponsabilité pour erreur ou absence de marques. Effet. Marques indiquées au connaissement. Preuve de la livraison aux transporteurs. Charge du réclamateur (Hambourg, 14 novembre 1901), p. 368.

25. — Assurances maritimes. Assurance sur profit espéré. Police. Clause. Marchandise assurée. Défaut de livraison à l'assuré. Règlement par perte totale. Marchandise arrivée au port de destination. Marques effacées. Spécialisation impossible. Vente aux enchères. Net produit. Versement au réceptionnaire. Livraison de la marchandise. Equivalence. Absence de perte totale. Règlement par avaries. Règlement de Brême sur les assurances. Détermination des avaries. Règles prescrites pour les assurances sur facultés. Assurance sur profit espéré. Justification du dommage. Règles inapplicables (Tribunal supérieur hanséatique, 3 février 1902), p. 700.

ANGLETERRE. — 26. — Retard. Connaissement. Transport de marchandises destinées à l'ennemi. Clause d'exonération de la prise. Chargement à l'insu des expéditeurs d'autres marchandises. Violation des obligations de l'armateur vis-à-vis de ces expéditeurs. Saisie du navire. Retard dans la livraison des marchandises. Armateur. Inapplication de la clause. Dommages-intérêts. Dommages-intérêts pour inexécution du marché (Haute Cour de justice, 7 août 1902), p. 557.

27. — Avaries. Charte-partie. Clause d'exonération de responsabilité « pour périls de la mer et tous autres accidents, même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur, « in the management or navigation of the ship » ou autrement ». Sens des mots « ou autrement ». Débarquement. Faute des arrimeurs. Application. Livraison de la cargaison. Emploi de crochets. Choc contre les parois du navire. Balles éventrées. Marchandise perdue. Absence d'acte volontaire. Accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs. Armateur. Irresponsabilité (Haute Cour de justice, 8 décembre 1902), p. 713.

BELGIQUE. — 28. — Manquants. Capitaine. Destinataire. Action en dommages-intérêts. Réception des marchandises. Présomption de livraison conforme. Absence d'échange de reçus à la fin de chaque demi-journée de travail. Manquant. Offre de preuve testimoniale. Irrecevabilité (Anvers, 31 octobre 1902), p. 716.

DANEMARK. — 29. — Affrètement. Faillite du destinataire. Droit de stoppage. Dépôt des marchandises en douane. Livraison par le capitaine. Impossibilité d'exercer ce droit (Copenhague, 25 février 1901), p. 118.

Digitized by Google

ETATS-UNIS. — 30. — Connaissement. Clause de livraison du pont du navire. Cesser-clause. Clause de débarquement dès que le navire sera prêt, sur allèges ou sur quai aux risques des destinataires. Débarquement sur quai. Consignataire de la cargaison. Devoir de protéger les marchandises. Capitaine. Prédictions météorologiques. Défaut de certitude. Absence d'obligation d'en tenir compte. Marchandises sur quai. Avarie de mouillure. Capitaine. Irresponsabilité (Cour d'appel, 4e circuit, 8 novembre 1900), p. 737.

GRÈCE. — 31. — Affrètement. Capitaine. Obligation de livrer la cargaison au destinataire. Débarquement en douane. Obligation légale. Indication du nom du destinataire. Libération du capitaine. Vol en douane. Irresponsabilité (Cour de l'Aréopage, n° 121, 1901), p. 120.

ITALIE. — 32. — Connaissement. Clause : fret payable à l'arrivée sur poids délivré. Sens. Réceptionnaire. Impossibilité d'exiger la livraison avant paiement du fret. Cargaison. Gage du fret. Impossibilité de livraison partielle contre paiement partiel. Obligation de payer le fret avant livraison, sauf règlement définitif après pesage (Gênes, 30 décembre 1901), p. 236.

33. — Connaissement. Clauses : « poids inconnu ». Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Réceptionnaire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret. Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants. Droit. Absence de compensation (Gênes, 4 avril 1902), p. 739.

Voir : Vente, n° 5.

Livre de bord. — FRANCE. — 1. — Affrètement. Charte-partie. Tonnage convenu. Cargaison inférieure. Capitaine. Réception. Défaut de protestation. Absence de réserve au connaissement. Art. 288. Fret sur le vide Renonciation. Capitaine. Mention sur le livre de bord. Inefficacité (Alger, 26 février 1903), p. 823.

Voir : Gens de mer, n° 25.

Louage de services. — FRANCE. — 1. — Commissaires à bord des navires de commerce. Engagement sans détermination de durée. Congé. Art 270 C. com. Inapplication. Employés de commerce. Assimilation. Armateur. Droit de les congédier à volonté. Exercice abusif. Préjudice. Indemnité. Art. 1780 C. civ. Suppression d'emploi. Evénement prévu. Préavis obligatoire. Indemnité. Trois mois de salaires. Primes. Partie des salaires (Aix, 17 novembre 1902), p. 817.

2 — Compagnie de navigation. Agents. Exclusivité de services exigée pour une ligne de navigation. Enonciation de la qualité d'agents par la Compagnie même en des documents divers. Rémunération 2 1/2 0/0 fret d'entrée et 5 0/0 fret de sortie. Salaires. Différence avec le commissionnaire de l'art. 94 C. com. Contrat de louage d'ouvrage ou de services sans détermination de durée. Congédiement. Causes légitimes. Observation du délai de préavis. Relations imposées par la Compagnie à l'agent avec un tiers. Refus. Révocation justifiée (Alger, 15 mars 1902), p. 26.

3. — Gens de mer. Loi du 9 avril 1898. Art. 1er. Expression « Entreprises de transport par terre et par eau ». Transports maritimes. Inscrits maritimes. Personnel non inscrit.

Digitized by Google

Digitized by Google


Digitized by Google

Digitized by Google

N

Digitized by Google

Digitized by Google

fication de la marchandise vant l'ouverture des panneaux. Vendeur. Obligation. Remise des documents postérieure. Possibilité. Clause « paiement à l'arrivée contre remise des documents ». Effet. Marchandise. Paiement. Exigibilité. Résiliation. Délai d'usage (Marseille, 12 septembre 1902), p. 356.

42. — Vente « coût, fret et assurance, poids délivré ». Clause tant pour cent en plus ou en moins. Acheteur. Réception et disposition du minimum. Coacheteurs. Même navire. Réception d'une part inférieure au minimum. Acheteur. Demande de restitution. Inadmissibilité (Marseille, 13 mars 1903), p. 877.

ALLEMAGNE. — 43. — Vente de propriété. Effets pour l'avenir. Dettes d'armement antérieures. Charge du vendeur. Vente à forfait. Droits et obligations du vendeur dans le passé. Transmission à l'acheteur. Impossibilité. Nécessité d'une convention expresse (Tribunal supérieur hanséatique, 15 mars 1902), p. 111.

44. — Vices. Connaissement. Armateur. Clause d'irresponsabilité pour défauts cachés du navire. Portée. Vices impossibles à découvrir. Application. Pont. Inétanchéité. Fente. Vice apparent. Inapplication. Responsabilité de l'armateur (Tribunal supérieur hanséatique, 21 avril 1902), p. 112.

45. — Staries. Connaissement. Clause : « débarquement à raison de 75 tonnes par jour ouvrable ». Sens. Minimum. Obligation de recevoir chaque jour ouvrable Réceptionnaire. Débarquement rapide. Presque totalité de la cargaison. Arrêt de la réception. Disposition du navire pendant la durée du délai du débarquement. Impossibilité. Jours ouvrables. Défaut de réception. Surestaries (Tribunal supérieur hanséatique, 12 décembre 1902), p. 705.

46. — Remorquage. Abordage. Remorqueur. Remorqué. Unité nautique. Responsabilité envers les tiers. Navire remorqué. Rapports entre remorqueur et remorqué. Navire à vapeur. Remorquage. Direction. Responsabilité. Navire à vapeur. Voilier. Remorquage. Nuit. Eloignement des navires. Impossibilité de donner des ordres. Remorqueur. Direction. Voilier. Obligation de suivre la route du remorqueur. Cas exceptionnel. Faculté de s'y opposer. Manœuvre dangereuse. Abordage. Remorqueur. Fausse manœuvre. Responsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 5 février 1902), p. 703.

47. — Assistance maritime. § 740, 748, C. com. Sauvetage de l'équipage d'un navire en détresse. Droit à indemnité. Condition. Sauvetage de l'équipage, du navire et de la cargaison par les mêmes personnes ou par les efforts combinés de diverses personnes. Unité de temps et identité de péril. Sauvetage de l'équipage. Action isolée. Navire sauvé par un autre navire. Sauveteur de l'équipage. Absence de droit à indemnité (Tribunal supérieur hanséatique, 23 février 1903), p. 883.

48. — Assistance maritime. Navires appartenant au même armateur. Contrat d'assistance passé entre les deux capitaines. Capitaines mandataires de l'armateur. Contrat avec soi-même. Impossibilité juridique. Droits des créanciers sur chaque navire. Intérêts distincts. Possibilité d'action en indemnité. Armateurs. Action en indemnité contre les assureurs du navire assisté. Conditions. Usure du navire assistant. Obligation d'atténuer le dommage (Tribunal supérieur hanséatique, 23 avril 1903), p. 884.

49. — Assurances maritimes. Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg sur les assurances. Art. 102. Vente du navire

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

O

Digitized by Google

son. Tierce consignation. Jugement. Absence de fondement. Frais à la charge du capitaine. Président. Rétractation. Incompétence (Alger, 26 février 1903), p. 833.

Ordre et contribution. — FRANCE. — 1. — Art. 669 C. pr. civ. Distribution par contribution Appel. Délai de dix jours. Délai non franc. « Dies a quo » non compris. Art. 1033 C pr. civ. Loi du 13 avril 1895. Délai. Dernier jour. Jour férié. Lendemain. Prorogation. Généralité d'application (Rouen, 26 novembre 1902), p. 498.

2. — Art. 443 C. pr. civ. Appel incident. Possibilité de l'interjeter en tout état de cause. Généralité d'application. Chefs distincts de l'appel principal. Distribution. Ordre et contribution. Application (Rouen, 26 novembre 1902), p. 498.

P

Passages. — FRANCE. — 1. — Affrètement Passagers. Navire dans le port. Liberté de quitter le bord. Embarquement de passagers. Défaut d'assimilation au chargement. Art. 288, § 4, C. com. Inapplication. Art. 288 § 3. Application. Stipulation d'un dédit. Art. 288 § 3. Inapplication (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

2. — Affrètement Transport de pèlerins. Navire. Aménagements. Visite sanitaire. Pèlerins. Embarquement d'un nombre important. Contrat. Commencement d'exécution. Affréteur. Dépôt en banque. Garantie d'exécution. Art. 1152 C. civ. Dénonciation du contrat. Inapplication. Art. 1226 C. civ. Inapplication. Clause pénale. Absence de caractère. Créancier. Faculté de poursuivre l'exécution du contrat. Fréteur. Dépenses effectuées. Garantie stipulée. Infériorité. Dommages intérêts. Fixation. Pouvoir du juge. (Alger, 22 mars 1902), p. 92.

3. — Affrètement. Art. 288 et 293 C. commerce. Transport des marchandises. Application Transport des passagers. Inapplication. Analogie. Faculté d'application. Fret minimum garanti. Contrat à forfait. Dommages-intérêts. Fixation. Art. 293 C. com. Inapplication. Eléments d'appréciation. Fréteur. Profit approximatif. Affréteur. Efforts tentés pour l'exécution. Bonne foi. Pertes éprouvées. Fréteur. Disposition immédiate du navire. Aménagements. Plus-value (Alger, 22 mars 1902), p. 92.

4. — Affrètement total. Fret fixé au tonneau. Art. 287 C. com Motifs. Prix des passages. Analogie. Application. Capitaine. Passagers. Consentement de l'affréteur. Prix des passages. Droit de l'affréteur (Aix, 7 août 1902), p. 167.

5. — Compagnie de navigation. Transport des passagers. Horaire. Obligation de s'y conformer (Havre, 31 décembre 1902), p. 534.

6. — Compagnie de navigation. Transport des passagers. Absence de monopole et de service public. Horaires. Ports desservis. Jours et heures de départ. Navire effectuant le transport. Chiffre réglementaire de voyageurs. Mise en service de plusieurs navires. Non obligation (Havre, 31 décembre 1902), p. 534.

7. — Impôt du dixième. Navigation. Voitures de terre et d'eau. Transport des voyageurs. Loi du 9 vendémiaire an VI, article 68. Loi du 25 mars 1817, article 112. Impôt du dixième. Conditions. Service entre deux points du territoire français Trajet à l'intérieur d'un port. Eaux exclusivement maritimes. Application (Cassation, 28 octobre 1902), p. 289.

ALLEMAGNE. — 8. — Affrètement en bloc. Charte-partie à temps. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades. Capitaine. Absence de violation de la charte-par-

Digitized by Google

Digitized by Google

pire, 9 octobre 1901), p. 215.

BELGIQUE. — 3. — Fret. Connaissement. Choix pour le capitaine de calculer son fret soit sur le poids brut facturé, soit sur le poids délivré. Option. Pesage contradictoire. Option non faite. Mesure nécessaire pour exercer le choix. Option après pesage. Validité (Anvers, 1er mai 1903), p. 902.

Voir : poids.

Pilotage. — FRANCE. — 1. — Troisième arrondissement maritime. Règlement et tarif du 23 août 1871. Décret du 12 septembre 1806. Conseil d'Etat. Défaut d'approbation. Nullité. Décrets postérieurs. Non validation. Tarifs des 13 août 1853 et 5 mars 1859 applicables. Pilote. Excédent perçu. Bonne foi. Restitution. Obligation (Saint-Nazaire, 27 novembre 1902), p. 672.

2. — Droits. Décret du 7 mars 1889. Déduction sur la jauge. Navires étrangers. Navires allemands. Traités. Demande à la douane. Mesurage. Certificat de jauge étranger. Application. Déclaration de jauge à la douane. Défaut de mesurage. Insuffisance. Taxe de pilotage. Calcul. Jauge nette officielle (Caen, 22 juillet 1902), p. 631.

3. — Transport à terre d'ouvriers à bord d'un navire. Absence de danger. Acte étranger au pilotage et à l'assistance maritime. Abordage. Bateau pilote. Avaries. Décret du 12 décembre 1806, art. 46. Inapplication (Rouen, 24 avril 1901), p. 149.

4. — Abordage. Bateau pilote. Rapprochement excessif vers le navire. Pilote. Faute. Navire. Capitaine. Défaut d'attention. Absence de manœuvre pour éviter ou atténuer la collision. Faute. Faute commune. Répartition inégale des responsabilités (Rouen, 24 avril 1901), p. 149.

ALLEMAGNE. — 5 — Abordage. Pilotage obligatoire. Direction du navire remise exclusivement au pilote. Capitaine. Impossibilité d'intervenir. Incapacité du pilote. Manœuvres absurdes. Devoir d'intervention. Armateur. Irresponsabilité (Tribunal supérieur hanséatique, 28 février 1902), p. 364.

6. — Abordage. Remorquage. Remorqueur. Remorqué. Unité nautique. Faute de l'équipage. Navire fautif. Obéissance à un ordre incorrect. Responsabilité. Définition de l'équipage. Remorqueur. Personne exerçant le commandement placée sur le navire remorqué. Equipage du remorqueur. Collision entre le navire remorqué et un autre navire. Cause. Fausse manœuvre du remorqueur. Ordre donné par le pilote. Pilote à bord du remorqué. Remorqueur. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 11 décembre 1901), p. 697.

ANGLETERRE. — 7. — Charte-partie. Clause d'exonération de responsabilité « pour périls de la mer et tous autres accidents. même causés par la négligence, la faute ou l'erreur de jugement des pilote, capitaine, gens de l'équipage ou autres personnes au service de l'armateur « in the management or navigation of the ship » ou autrement ». Sens des mots « ou autrement ». Débarquement. Faute des arrimeurs. Application. Livraison de la cargaison. Emploi de crochets. Choc contre les parois du navire. Balles éventrées. Marchandise perdue. Absence d'acte volontaire. Accident causé par la négligence ou la faute des arrimeurs. Armateur. Irresponsabilité (Haute Cour de justice, 8 décembre 1902), p. 713.

BELGIQUE. — 8. — Saisie conservatoire. Navire. Expéditions aux mains du mandataire du capitaine. Mise à la voile. Insaisissabilité. Expéditions. Détail. Certificat de mesurage. Canal de Terneuzen. Pilote. Art. 35 du règlement du 20 mai 1843. Navire en déchargement. Saisissabilité

Digitized by Google

(Gand, 14 janvier 1903), p. 907.

Pluie. — FRANCE. — 1. — Charte-partie. Capitaine. Marchandises apportées le long du bord. Obligation de recevoir tant de standards par jour. Pluie. Suspension de l'embarquement. Marchandises. Préservation. Absence d'obligation. Absence de retard dans le chargement. Pluie. Mouillure. Irresponsabilité (Aix, 2 juin 1902), p. 310.

DANEMARK. — 2. — Connaissement. Faculté de transbordement. Risques. Charge du chargeur. Transbordement. Pluie. Avarie de mouillure. Armateur. Irresponsabilité (Copenhague, 19 septembre 1900), p. 116.

Voir : Débarquement, n° 37.

Poids. — FRANCE. — 1. — Différence au débarquement. Connaissement. Clauses d'exonération. Effet. Capitaine. Faute. Avaries. Responsabilité. Preuve. Charge du propriétaire de la marchandise. Balles chargées. Connaissement. Mention « reçu en bon ordre apparent ». Débarquement. Différence de poids et de qualité. Rupture des ligatures. Transporteur. Faute. Preuve suffisante. Responsabilité (Nantes, 15 mars 1902), p. 339.

2. — Fret. Charte-partie. Clause « fret payable sur poids délivré et reconnu par poids public ». Poids porté au connaissement. Poids délivré supérieur. Clause applicable (Alger, 26 février 1903), p. 823.

3. — Fret. Connaissement. Clause « paiement sur le poids embarqué. Poids déclaré par le chargeur ». Sens. Présomption d'identité de poids. Preuve d'une erreur. Débarquement. Excédent considérable. Absence de fortune de mer. Preuve de l'erreur. Fret. Règlement. Poids reconnu au débarquement (Havre, 23 décembre 1902), p. 848.

4. — Vente « coût, fret et assurance, poids délivré ». Clause tant pour cent en plus ou en moins. Acheteur. Réception et disposition du minimum. Coacheteurs. Même navire. Réception d'une part inférieure au minimum. Acheteur. Demande de restitution. Inadmissibilité (Marseille, 13 mars 1903), p. 877.

5. — Vente « coût, fret et assurance ». Clause « poids et état sain garantis au débarquement ». Conciliation. Vendeur. Fortune de mer. Risque non garanti. Vice propre. Déficit. Défaut de siccité. Freinte de route. Garantie (Douai, 11 août 1902), p. 8, 13.

6. — Vente « coût, fret et assurance ». Clause « poids facturé final en cas d'accident » Incendie. Marchandises atteintes. Freinte de route. Charge du vendeur (Douai, 11 août 1902), p. 8.

BELGIQUE. — 7. — Fret. Connaissement. Choix pour le capitaine de calculer son fret soit sur le poids brut facturé, soit sur le poids délivré. Option. Pesage contradictoire. Option non faite. Mesure nécessaire pour exercer le choix. Option après pesage. Validité (Anvers, 1er mai 1903), p. 902.

ITALIE. — 8. — Connaissement. Clause « poids inconnu ». Affidavit. Effet. Preuve du chargement de la quantité portée au connaissement. Charge du réceptionnaire (Gênes, 30 juin 1902), p. 404.

9. — Connaissement. Clauses : « poids inconnu ». Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Réceptionnaire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret. Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants.

Digitized by Google

rage. Bornes insuffisantes. Faute. Rupture. Navire. Chavirement. État. Responsabilité (Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, 16 janvier 1903), p. 643.

Voir : Epave, nos 4, 5, 6.

Port. — FRANCE. — 1. — Décret instituant un comité consultatif de la navigation intérieure et des ports (15 février 1902), p. 138.

2. — Port d'attache. Voyage. Sens. Navires au long cours. Port d'attache. Sortie. Retour. Période intermédiaire. Navires caboteurs. Ouverture du rôle d'armement. Désarmement. Période intermédiaire (Havre, 8 février 1902), p. 37.

3. — Port d'armement. Art. 191-5° C. com. Navire dans le port avant armement. Entretien. Application. Travaux de radoub. Equipement. Inapplication (Rouen, 26 novembre 1902), p. 498.

4. — Port de charge. Charte-partie. Clause de chargement conformément aux usages du port d'embarquement. Suppression. Remplacement. Clause « chargement le long du bord, sans frais pour le navire, toujours à flot ». Clause « chargement comme d'usage ». Port d'embarquement. Usages. Application (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

5. — Port de charge. Vente. Bois. Clause « sciage cette saison, suffisamment d'avance pour l'embarquement ». Objet. Dessiccation. Vendeur. Port d'embarquement. Usages. Drômes ou radeaux. Livraison au navire. Absence de faute (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

6. — Port de charge. Vente « coût, fret et assurance ». Livraison. Port d'embarquement. Promesse. Même lieu. Tribunal de ce port. Art. 420, § 2, C. pr. civ. Application. Compétence (Bordeaux, 28 octobre 1901), p. 347.

7. — Port de charge. Voyage. Port français de charge. Port français de transbordement. Même mer. Petit cabotage. Capitaine. Défaut d'autorisation des chargeurs. Chargement sur le pont. Possibilité (Caen, 4 décembre 1902), p. 511.

8. — Port de charge. Navire. Arrivée au port de chargement. Date fixée. Armateur. Droit d'utiliser le navire jusqu'à la date fixée. Fortune de mer. Avaries. Relâche. Force majeure. Art. 277 C. com. Convention maintenue. Retard. Non-lieu à dommages-intérêts. Application (Alger, 20 novembre 1901), p. 169.

9. — Port de charge. Affrètement. Passagers. Navire dans le port. Liberté de quitter le bord. Embarquement de passagers. Défaut d'assimilation au chargement. Art. 288, § 4. C. com. Inapplication. Art. 288 § 3. Application. Stipulation d'un dédit. Art. 288 § 3. Inapplication (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

10. — Port de charge. Affrètement à cueillette. Chargement incomplet. Possibilité de résiliation. Nécessité d'une condition expresse. Affrètement. Chargement complété dans d'autres ports. Impossibilité de résiliation. Affrètement partiel ferme. Art. 288. Application (Alger, 26 février 1903), p. 823.

11. — Ports de charge et de débarquement. Affrètement. Plein et entier chargement. Capitaine. Vide. Preuve. Port de charge. Experts nommés par le consul. Port d'arrivée. Experts choisis par le capitaine. Expertises en dehors des chargeurs et réceptionnaires. Inadmissibilité (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

12. — Port de débarquement. Privilèges sur les navires. Droit de suite. Extinction. Vente. Voyage. Art. 194 C. com. Délai minimum de trente jours. Arrivée du navire dans un port avant l'expiration de ce délai. Application. Maximum de soixante jours. Expiration. Navire non arrivé. Application. Navire arrivé entre trente et soixante jours.

Digitized by Google

navires. Non obligation (Havre, 31 décembre 1902), p. 534.
25. — Port en dehors du trajet convenu. Voyage à part. Contrat d'affrètement. Absence de commencement d'exécution (Alger. 29 juillet 1902), p. 316.
26. — Port de refuge. Abordage en haute mer. Navires étrangers. Port de refuge français. Actions nées de l'abordage. Compétence du tribunal de ce port. Art. 407 nouveau C. com. Portée générale. Disposition obligatoire. Application aux étrangers (Rouen, 16 juillet 1902), p. 800.
27. — Port de refuge. Abordage en haute mer. Art. 407 nouveau C. com. Port de refuge en même temps port de destination. Compétence. Port le plus rapproché du lieu de la collision. Non nécessité. Proximité du lieu du sinistre. Navire. Danger imminent. Impossibilité de naviguer audelà. Refuge. Conditions suffisantes. Tribunal Compétence (Rouen, 16 juillet 1902), p. 800.
28. — Port de relâche. Assurances sur corps. Echouement. Avaries. Spécification. Difficulté de les constater avant réparation. Absence de caractère définitif (Seine, 13 août 1902), p. 177.
29. — Port de réparations Police d'assurances. Absence d'indication. Défaut de conditions. Capitaine. Armateur. Liberté (Seine, 13 août 1902), p. 177.
30. — Abordage dans le port. Réparations définitives possibles. Réparations provisoires. Chômage. Absence de droit à indemnité (Dunkerque, 25 mars 1902), p. 838.
31. — Risques courus dans le port. Assurance maritime. Primes. Absence de privilège (Havre, 8 février 1902), p. 37.
32. — Navigation dans le port. Voitures de terre et d'eau. Transport des voyageurs. Loi du 9 vendémiaire an VI, article 68. Loi du 25 mars 1817, article 112. Impôt du dixième. Conditions. Service entre deux points du territoire français. Trajet à l'intérieur d'un port. Eaux exclusivement maritimes. Application (Cassation, 28 octobre 1902), p. 289.
33. — Navigation dans le port. Yacht de plaisance. Bâtiment de mer. Qualification possible. Règles du Code de commerce. Application. Petits bateaux. Service du port. Navigation. Impossibilité. Art. 190 C. com. Inapplication. Yacht de plaisance. Navigation maritime. Possibilité. Salaires de gardiennage. Créancier. Droit de suite (Marseille, sentence arbitrale. 2 décembre 1901), p. 361.
34. — Placement à quai. Navire. Hangars de la Chambre de commerce de Marseille. Autorisations. Capitaine du port. Avis du directeur des hangars. Navire. Demande de place. Avis conforme du directeur. Place. Occupation. Autre navire. Autorisation. Préjudice. Droit à dommages-intérêts (Marseille, 27 décembre 1901), p. 350.
35. — Sortie du port. Navire. Créancier chirographaire. Droit de suite. Navire étranger. Sortie du port. Opposition. Créance. Absence de droit de préférence. Frais. Conservation du gage commun. Privilège (Marseille, 18 janvier 1902), p. 205.
36. — Embouchure d'un fleuve. Appontement. Administration des Ponts et Chaussées. Construction. Demande faite par une société. Subvention. Convention. Appontement. Propriété de l'État. Entretien. Usage. Conditions des concessions dans le port. Intérêt public Navires. Amarrage. Bornes insuffisantes. Faute. Rupture. Navire. Chavirement. Etat. Responsabilité (Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, 16 janvier 1903), p. 643.
ALLEMAGNE. — 37. — Port de charge. Capitaine. Diligence requise. Connaissement. Clause d'usage au port de

Digitized by Google

chargement. Connaissance des usages. Impossibilité de l'exiger. Insertion au connaissement. Absence d'obligation. Ordre formel. Connaissance de la clause. Omission. Preuve à la charge du réclamateur. Responsabilité du capitaine (Tribunal supérieur hanséatique, 6 octobre 1902), p. 367.

38. — Port de destination. Assurances maritimes. Assurance sur corps : « à l'heureuse arrivée ». Règlement de Hambourg sur les assurances. Art. 102. Vente du navire pour « indignité de réparations ». Faute du capitaine. Risque non couvert. Irresponsabilité des assureurs. Assurance « à l'heureuse arrivée ». Clause « et le bon état du navire ». Sens. Séjour au port de destination. Risque couvert par l'assurance (Tribunal supérieur hanséatique, 29 novembre 1902), p. 555.

39. — Port d'escale. Affrètement en bloc. Charte-partie à temps. Interdiction de charger d'autres marchandises ou de prendre des passagers. Port d'escale. Réquisition du navire pour transport de marins malades. Capitaine. Absence de violation de la charte-partie. Affréteur Dommages-intérêts. Défaut de droit. Indemnité de transport. Armateur. Affréteur. Partage en proportion des risques. Proportion impossible. Partage par moitié (Tribunal supérieur hanséatique, 16 mars 1901), p. 216.

ANGLETERRE. — 40. — Port étranger. Assurance maritime. Arrêt de puissance. Risque accepté. Impossibilité de débarquer les marchandises dans un port étranger, due à un ordre des autorités interdisant le débarquement. Police. Clause de franchise de capture, saisie ou détention. Responsabilité des assureurs (Haute Cour de justice, 18 mars 1903), p. 886.

BELGIQUE. — 41. — Abordage. Exécution d'un ordre donné par les autorités du port. Irresponsabilité du capitaine (Anvers, 5 juillet 1902), p. 230.

42. — Port d'escale. Charte-partie. Clause autorisant à transporter les marchandises au delà du port de destination. Port d'escale. Déchargement d'une partie des marchandises. Perception du fret total. Délivrance d'un laisser-suivre du lot entier. Continuation du voyage. Réexpédition du solde des marchandises. Destinataire. Réclamation de dommages-intérêts. Rejet (Anvers, 8 mai 1903), p. 904.

43. — Port où se trouve amarré le navire. Tribunal. Art. 418 et 419 C. pr. civ. Règles de procédure. Navire. Domicile du capitaine ou des personnes à bord. Impossibilité. Non attribution de compétence (Anvers. 9 avril 1902), p. 896.

44. — Usages. Connaissement. Clause de référence aux règles du London Corn Trade Association. Déchargement d'office. Usages du port. Parcels. Impossibilité. Capitaine. Droit à surestaries (Anvers, 5 juillet 1902), p 229.

ITALIE — 45. — Assurances maritimes. Assurance sur corps et sur facultés Police. Clause. Assurance pour un voyage vers l'un ou l'autre de deux ports. Sens. Voyage de l'un des ports de destination à l'autre. Risque non couvert. Arrivée du navire à l'un des ports. Non débarquement. Voyage terminé. Cessation de l'assurance. Relève vers l'autre port. Naufrage en cours de route. Assureurs. Irresponsabilité (Gênes, 18 avril 1902), p. 918.

NORVÈGE. — 46. — Port de relâche. Assurances maritimes. Avaries au navire. Port de relâche. Réparations impossibles. Condamnation. Art. 73 de la police. Perte totale. Responsabilité des assureurs (Christiania, 2 mars 1901), p. 128.

47. — Abordage. Port. Vapeur. Vitesse exagérée. Voilier à l'ancre. Brouillard. Défaut de

Digitized by Google

sonnerie. Faute commune (Christiania, 7 novembre 1900), p. 125.

Voir : Staries, n° 13-16.

Prescription. — Voir : Fret, n° 25.

Prêt à la grosse. — GRÈCE. — 1. — Acte écrit. Nécessité. Preuve testimoniale. Impossibilité Aveu ou serment (Athènes, 1900, n° 167), p. 582.

2. — Action en payement d'un contrat à la grosse. Propriétaire du navire. Responsabilité des faits et des contrats à la grosse du capitaine. Stipulation de prêt loin du lieu de la demeure du propriétaire à l'étranger. Etendue de la responsabilité du propriétaire. Prêt pendant le voyage. Sens des mots « pendant le voyage ». Formalités. Enregistrement au tribunal de commerce. Non obligation (Athènes, 1900, n° 1915), p. 579.

3. — Profit maritime. Perte du navire en dehors du temps et du lieu des risques. Obligation au paiement du prêt et du profit pendant la durée des risques. Intérêts dus postérieurement (Athènes, 1900, n° 1915), p. 579.

ITALIE. — 4. — Assurances maritimes. Délaissement. Effet. Navire. Propriété des assureurs. Dettes dont le navire est grevé. Charge des assureurs. Assuré. Obligation de les déclarer. Emprunt contracté par le capitaine pour les besoins du navire. Absence des caractères et des formalités du prêt à la grosse. Absence de gage sur le navire. Dette personnelle. Assureurs. Irresponsabilité (Cassation de Turin, 26 septembre 1902), p. 917.

Preuve. — FRANCE. — 1. — Assurance maritime. Police. Remise à l'assuré. Défaut de signature de l'assuré. Usage. Preuve du contrat. Mandataire de l'assuré. Police reçue et conservée. Stipulation d'une prime excédant les pouvoirs du mandataire. Assureurs. Sinistre. Responsabilité. Prime exigible (Nantes, 12 avril 1902), p. 344.

2. — Assurance sur facultés. Police flottante. Perte de marchandises sur allèges avant embarquement. Responsabilité des assureurs. Pluralité de chargeurs. Impossibilité de justifier de la propriété de la marchandise perdue. Répartition au prorata des quantités chargées (Aix, 28 janvier 1903), p. 820.

3. — Assurance sur facultés. Port de destination. Navire arrivé depuis plusieurs jours. Sinistre. Marchandise encore à bord. Preuve. Charge de l'assuré. Responsabilité des assureurs (Nantes, 23 août 1902), p. 193.

4. — Assurance sur facultés. Marchandises. Avarie de mouillure. Absence de preuve du vice propre du navire ou de la cargaison. Présomption. Cause. Fortune de mer. Charge des assureurs (Aix, 11 mars 1902), p. 20.

5. — Assurance sur facultés. Avarie. Mouillure. Marchandise. Vice propre. Preuve. Charge des assureurs. Libération (Cassation, 9 décembre 1902), p. 481.

6. — Assurance sur corps. Remorqueur. Garantie du recours des tiers en cas de faute du remorqueur. Assureur. Défaut d'enquête contradictoire. Faute. Défaut de preuve. Impossibilité de s'en prévaloir. Responsabilité (Nantes, 20 décembre 1902), p. 538.

7. — Assurance contre le vol. Capitaine. Marchandise reçue. Connaissement. Défaut de réserves. Débarquement. Manquant. Vol constaté. Effraction invisible. Présomption. Vol commis en cours de transport. Assureurs. Responsabilité. Preuve contraire. Charge des assureurs (Marseille, 22 janvier 1903), p. 873.

8. — Connaissement fictif. Porteur de bonne foi. Capitaine. Armateur. Délivrance ou paiement au cours du jour de l'arrivée du navire. Obligation.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

journée de travail. Manquant Offre de preuve testimoniale. Irrecevabilité (Anvers, 31 octobre 1902), p. 716.

ETATS-UNIS. — 33. — Avaries à la cargaison. Harter Act. Armateur. Exonération de responsabilité. Preuve du bon état de navigabilité du navire avant le voyage. Preuve à sa charge. Due diligence. Insuffisance de couverture des panneaux. Avaries par eau de mer. Innavigabilité du navire Responsabilité de l'armateur (Cour du district ouest de New-York, 13 juin 1902), p. 574.

GRÈCE. — 34. — Affrètement. Acte écrit. Chargement. Fait matériel. Preuve testimoniale Admissibilité (Athènes, 1901, n° 723), p. 583.

35. — Gens de mer. Capitaine. Conditions d'engagement. Preuve. Ecrit. Preuve testimoniale. Inadmissibilité. Aveu. Serment. Admissibilité (Sparte, 1901), n° 765, p. 123.

36. — Gens de mer. Engagement du capitaine et de l'équipage. Constatation. Preuve testimoniale. Rôle d'équipage. Livre de bord. Inscription des prétentions du capitaine. Omission. Preuve testimoniale. Admissibilité (Athènes, 1900), n° 1693 p. 122

37. — Prêt à la grosse. Contrat. Acte écrit. Nécessité. Preuve testimoniale. Impossibilité. Aveu ou serment (Athènes, 1900, n° 167), p. 582.

ITALIE. — 38. — Connaissement. Clause « poids inconnu ». Affidavit. Effet. Preuve du chargement de la quantité portée au connaissement. Charge du réceptionnaire (Gênes, 30 juin 1902), p. 404.

39. — Connaissement. Clauses : « poids inconnu ». Solde de fret à percevoir à l'arrivée. Interprétation. Solde de fret. Impossibilité de l'exiger dans son intégralité dès l'arrivée du navire. Paiement sur poids délivré. Clause « poids inconnu ». Réceptionnaire. Non livraison de toute la quantité embarquée. Droit de preuve. Navire et fret. Garantie des obligations de l'armateur. Livraison intégrale. Paiement du fret. Obligations corrélatives. Réceptionnaire. Rétention du solde du fret jusqu'à justification des manquants. Droit. Absence de compensation (Gênes, 4 avril 1902), p. 739.

40. — Staries. Jours non ouvrables. Usages du port. Preuve. Témoins. Certificat de la capitainerie du port. Préférence (Gênes, 28 février 1902), p. 401.

41. — Staries. Jours non ouvrables. Port de destination. Usages Preuve par témoins. Certificat de la capitainerie du port. Préférence (Gênes, 26 juin 1902), p. 403.

42. — Surestaries. Navire prêt à débarquer. Retard des réceptionnaires. Capitaine. Preuve. Surestaries (Gênes, 26 juin 1902), p. 403.

43. — Surestaries. Charte-partie. Connaissement. Titres distincts. Relation entre eux. Droits et devoirs du porteur du connaissement Pluralité de destinataires. Charte-partie. Clause de gage sur la cargaison en garantie du fret et des surestaries. Armateur. Droit de gage. Action solidaire contre les destinataires. Destinataires. Répartition entre eux en proportion de la faute de chacun. Cargaison. Enlèvement. Droit de gage. Délai d'exercice. Expiration. Armateur. Action en paiement des surestaries. Répartition entre les destinataires au prorata des quantités reçues. Impossibilité. Fondement de l'action. Faute de chaque destinataire. Relation avec le retard. Preuve. Charge de l'armateur (Cassation de Turin, 7 août 1902), p. 916.

NORVÈGE. — 44. — Assurance maritime. Condamnation du navire à l'étranger. Défaut des formalités prescrites par la police. Assurance du fret. Absence de préjudice. Preuve. Charge de l'assuré. Valeur

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

tions du port de reste français. Règlement d'avaries. Indivisibilité. Loi du port de destination. Loi française. Application (Aix, 28 janvier 1903), p. 638.

3. — Avaries communes. Connaissement direct. Référence à la loi française. Transporteur subséquent étranger au premier contrat. Connaissement spécial. Référence aux Règles d'York et d'Anvers. Absence de faute (Caen, 4 décembre 1902), p. 511.

ANGLETERRE. — 4. — Assurances maritimes. Police. Clause : Règlement d'avaries conforme au contrat d'affrètement. Charte-partie. Soumission aux Règles d'York et d'Anvers. Jet de la pontée admis en avaries communes. Assureurs. Contribution. Obligation (Haute Cour de justice, 3 octobre 1902), p. 560.

BELGIQUE. — 5. — Faute du capitaine. Règles d'York et d'Anvers. Clause de non garantie. Caractères. Appréciation souveraine. Irrecevabilité de l'action contre l'armateur. Avaries particulières (Cassation, 1er mai 1902), p. 225.

6. — Fret de marchandises vendues en cours de route. Fret dû. Règle XV des Règles d'York et d'Anvers 1890 (Bruxelles, 16 mai 1902), p. 375.

Remorquage. — FRANCE. — 1. — Assistance maritime. Navire en détresse. Abandon provisoire de l'équipage. Ancre. Résistance. Proximité de la côte. Equipage en vue. Impossibilité de considérer le navire comme une épave. Absence de sauvetage. Péril imminent. Assistance maritime et non simple remorquage (Marseille, 12 janvier 1903), p. 548.

2. — Assistance maritime. Navire désemparé. Présence d'un matelot à bord. Epave. Sauvetage. Ordonnance de 1681. Rémunération. Tiers de la valeur. Inapplication. Indemnité de remorquage. Armateur du navire assisté. Matelot. Service rendu. Droit à rémunération (Aix, 12 février 1903), p. 642.

3. — Assurances maritimes. Remorqueur. Garantie du recours des tiers en cas de faute du remorqueur. Assureur. Défaut d'enquête contradictoire. Faute. Défaut de preuve. Impossibilité de s'en prévaloir. Responsabilité (Nantes, 20 décembre 1902), p. 538.

4. — Assurances maritimes. Remorqueur. Clause manuscrite. Garantie du recours des tiers. Clause d'exonération du recours des affréteurs, chargeurs et réclamateurs. Non dérogation. Sens du mot tiers. Personnes ayant des droits sur les choses ne faisant pas corps avec le remorqueur. Cargaison du remorqué. Exclusion de l'assurance (Nantes, 20 décembre 1902), p. 538.

ALLEMAGNE. — 5. — Abordage. Remorquage. Remorqueur. Remorqué. Unité nautique. Faute de l'équipage. Navire fautif. Obéissance à un ordre incorrect. Responsabilité. Définition de l'équipage. Remorqueur. Personne exerçant le commandement placée sur le navire remorqué. Equipage du remorqueur. Collision entre le navire remorqué et un autre navire. Cause. Fausse manœuvre du remorqueur. Ordre donné par le pilote. Pilote à bord du remorqué. Remorqueur. Responsabilité (Tribunal de l'Empire, 11 décembre 1901), p. 697.

6. — Abordage. Remorquage. Remorqueur. Remorqué. Unité nautique. Responsabilité envers les tiers. Navire remorqué. Rapports entre remorqueur et remorqué. Navire à vapeur. Remorquage. Direction. Responsabilité. Navire à vapeur. Voilier. Remorquage. Nuit. Eloignement des navires. Impossibilité de donner des ordres. Remorqueur. Direction. Voilier. Obligation de suivre la route du remorqueur. Cas exceptionnel. Faculté de s'y opposer. Manœuvre dange-

Digitized by Google

Digitized by Google

mages-intérêts. Application (Alger, 20 novembre 1901), p. 169.

2. — Chargement. Charte-partie. Capitaine. Marchandises apportées le long du bord. Obligation de recevoir tant de standards par jour. Pluie. Suspension de l'embarquement. Marchandises. Préservation. Absence d'obligation. Absence de retard dans le chargement. Pluie. Mouillure. Irresponsabilité (Aix, 2 juin 1902), p. 310.

3. — Débarquement. Chargement effectué par les affréteurs Arrimage. Surveillance du capitaine. Charte-partie. Obligation de mettre les panneaux à la disposition du destinataire. Capitaine. Inexécution. Débarquement. Retard. Absence de droit à surestaries. Réceptionnaire. Débarquement. Personnel engagé. Préjudice. Défaut de droit à dommages-intérêts (Rouen, 14 mai 1902), p. 298.

4. — Livraison. Retard. Faute du transporteur. Jugement définitif. Destinataire. Laisser pour compte. Non admission. Transporteur. Dommages-intérêts. Condamnation. Tiers consignataire. Nomination en cours d'instance. Détention *ab initio* pour compte du destinataire. Vente de la marchandise. Transporteur. Livraison impossible. Irresponsabilité (Aix, 20 mars 1902), p. 21.

5. — Vente à livrer. Cotons d'Amérique. Clause « conditions du Havre ». Syndicat du commerce des cotons. Dispositions déterminant les usages du Havre. Retard dans l'embarquement. Pénalités. Application (Havre, 28 mai 1902), p. 180.

6. — Vente à livrer. Vapeur. Délai déterminé. Expiration. Acheteur. Absence de mise en demeure. Marché. Prorogation. Non lieu à résiliation (Marseille, 13 août 1902), p. 686.

ANGLETERRE. — 7. — Affrètement. Clause de résiliation de plein droit à défaut de paiement du prix par quinzaine et d'avance. Validité. Armateurs. Retard à user de cette faculté. Capitaine. Demande de chargement. Capitaine considéré comme agissant sous la direction des affréteurs. Armateurs. Absence de renonciation à la résiliation. Dépenses faites par l'affréteur. Résiliation. Dépenses à sa charge (Cour suprême de judicature, 7 mai 1902), p. 371.

8. — Charte-partie. Clause d'irresponsabilité des affréteurs en cas de grève. Retard. Arrêt du travail. Irresponsabilité (Cour suprême de judicature, 15 mars 1902), p. 369.

9. — Débarquement. Charte-partie. Clause de débarquement « with customary steamship despatch, as fast as steamer can deliver ». Portée. Retard. Réceptionnaire. Justification de diligence. Irresponsabilité (Cour suprême de judicature, 15 mars 1902), p. 369.

10. — Livraison. Connaissement. Transport de marchandises destinées à l'ennemi. Clause d'exonération de la prise. Chargement à l'insu des expéditeurs d'autres marchandises Violation des obligations de l'armateur vis-à-vis de ces expéditeurs. Saisie du navire. Retard dans la livraison des marchandises. Armateur. Inapplication de la clause. Dommages-intérêts. Dommages-intérêts pour inexécution du marché (Haute Cour de justice, 7 août 1902), p. 557.

BELGIQUE. — 11. — Réception. Débarquement. Connaissement. Clause de débarquement d'office « should the goods not be taken delivery of by the consignees or assignees so soon as the steamship is ready to discharge ». Lenteur à la réception. Débarquement d'office. Capitaine. Absence de droit. Usages. Surestaries. Dommages-intérêts. Différence de coût des manipulations (Anvers, 28 novembre 1902), p. 396.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

sence de retenue pour les Invalides. Principe de l'obligation. Syndicat de la marine marchande. Inscrits maritimes Convention. Règlement hors la présence du commissaire de l'Inscription maritime. Possibilité. Réclamation postérieure au règlement des salaires. Admissibilité (Marseille, 13 décembre 1900), p. 78.

4. — Gens de mer. Compétence. Rémunération. Fin du contrat. Salaires. Paiement. Action. Port de débarquement. Tribunal. Art. 420 C. pr. civ. Compétence (Nantes, 27 juin 1902), p. 73.

5. — Gardiennage. Yacht de plaisance. Bâtiment de mer. Qualification possible. Règles du Code de commerce. Application. Petits bateaux. Service du port. Navigation. Impossibilité. Art. 190 C com. Inapplication. Yacht de plaisance. Navigation maritime. Possibilité. Salaires de gardiennage. Créancier. Droit de suite (Marseille, sentence arbitrale, 2 décembre 1901), p. 361.

6. — Subrécargue. Pêches maritimes. Navires terre-neuviers. Usages de Fécamp. Engagement. Part de bénéfices. Qualification. Gratification. Armateur. Rémunération obligatoire (Fécamp, 4 mars 1903), p. 865.

7. — Compagnie de navigation. Agents. Exclusivité de services exigée pour une ligne de navigation. Enonciation de la qualité d'agents par la Compagnie même en des documents divers. Rémunération 2 1/2 0/0 fret d'entrée et 5 0/0 fret de sortie. Salaires. Différence avec le commissionnaire de l'art. 94 C. comm. Contrat de louage d'ouvrage ou de services sans détermination de durée. Congédiement. Causes légitimes. Observation du délai de préavis. Relations imposées par la Compagnie à l'agent avec un tiers. Refus. Révocation justifiée (Alger, 15 mars 1902), p. 26.

8. — Commissaires à bord des navires de commerce. Engagement sans détermination de durée. Congé. Art. 270 C. com. Inapplication. Employés de commerce. Assimilation. Armateur. Droit de les congédier à volonté. Exercice abusif. Préjudice. Indemnité. Art. 1780 C. civ. Suppression d'emploi. Evénement prévu. Préavis obligatoire. Indemnité. Trois mois de salaires. Primes. Partie des salaires (Aix, 17 novembre 1902), p. 817

9. — Abordage. Chômage. Indemnité. Gens de mer. Salaires. Charbons, huiles. Menus frais du capitaine. Indemnité non due (Dunkerque, 25 mars 1902), p. 838.

10. — Abordage. Indemnité. Courtier. Conseil du capitaine. Honoraires. Impossibilité de les comprendre dans l'indemnité (Dunkerque, 25 mars 1902), p. 838.

11. — Assurances maritimes. Assurances sur corps. Art. 350 C. com. Avaries-dommages. Avaries-frais. Déchirure de la coque et de la quille. Chargement. Déchargement. Mise du navire en cale sèche ou sur le slip. Frais du consignataire et du courtier maritime au port de réparations. Charge des assureurs. Art. 397 et 403 C. com. Vivres et salaires de l'équipage pendant les réparations. Avaries particulières. Marins engagés à la part. Charge des assureurs. Fixation approximative (Rouen, 5 novembre 1902), p. 491.

12. — Assurances maritimes. Assurances sur corps. Police. Temps des réparations. Gages et vivres de l'équipage. Pêche à Terre-Neuve. Marins. Absence de gages. Avaries non prévues. Risque non couvert. Silence de la police. Règles du droit commun. Inapplication à l'espèce. Navire armé pour la pêche. Art. 403. C. com. Vivres et gages de l'équipage. Avaries particulières Navire armé ni au mois ni au

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Même impossibilité (Havre, 16 juillet 1902), p. 57.

2. — Tirage pour compte. Donneur d'ordre et tiré. Ouverture de crédit. Tireur. Tiers porteurs. Non confirmation. Impossibilité de s'en prévaloir. Acceptation non exigible (Rouen, 4 mars 1903), p. 804.

3. — Tirage pour compte. Tiers porteurs. Défaut d'action directe contre le donneur d'ordre et le tiré. Subrogation aux droits du tireur. Exceptions et fins de non recevoir opposables (Rouen, 4 mars 1903), p. 804.

4. — Acceptation. Traite documentaire. Absence des certificats d'inspection. Tiré. Instructions de son mandant. Refus d'acceptation. Absence d'engagement d'accepter (Rouen, 4 mars 1903), p. 804.

5. — Ventes « coût, fret et assurance, acceptation des traites contre remise des documents ». Marchés successifs. Mêmes parties. Marchandises de même nature. Même provenance. Opération commerciale unique. Impossibilité d'isoler chaque contrat. Exécution dolosive de l'un. Obligations respectives. Influence. Premier envoi. Acheteur trompé. Envois postérieurs. Expédition conforme au marché. Défaut de preuve. Refus d'acceptation de la traite. Légitimité (Havre, 16 juillet 1902), p. 57.

6. — Vente « coût, fret et assurance, acceptation des traites contre remise des documents ». Marchandise livrée. Qualité inférieure. Acheteur délié de ses engagements. Expertise. Refus provisoire d'accepter les traites. Risques de l'acheteur. Possibilité (Rouen, 4 mars 1903), p. 804.

Traités internationaux. — FRANCE. — 1. — Décret portant approbation et publication de la déclaration signée à Paris le 17 octobre 1902 entre la France et la Belgique, concernant la transmission des actes judiciaires et extrajudiciaires en matière commerciale (25 octobre 1902), p. 438.

2. — Pilotage. Droits. Décret du 7 mars 1889. Déduction sur la jauge. Navires étrangers Navires allemands. Traités. Demande à la douane. Mesurage. Certificat de jauge étranger. Application. Déclaration de jauge à la douane. Défaut de mesurage. Insuffisance. Taxe de pilotage. Calcul. Jauge nette officielle (Caen, 22 juillet 1902), p. 631.

Trasnbordement. — FRANCE. — 1. — Connaissement direct. Transporteur originaire. Transporteur substitué. Obligation envers le porteur du connaissement. Faute du transporteur originaire. Perte. Avaries. Responsabilité solidaire de tous les transporteurs. Recours contre le premier (Havre, 1er juillet 1902), p. 333.

2. — Connaissement direct. Second transporteur. Connaissement spécial. Connaissement direct inopposable (Havre, 12 mars 1902), p. 659.

3. — Connaissement direct. Avaries communes. Référence à la loi française. Transporteur subséquent étranger au premier contrat. Connaissement spécial. Références aux Règles d'York et d'Anvers. Absence de faute (Caen, 4 décembre 1902), p. 511.

4. — Connaissement direct. Second transporteur. Connaissement spécial. Clauses. Irresponsabilité. Consignataire du second navire. Livraison au porteur du connaissement direct. Avaries. Responsabilité (Havre, 12 mars 1902), p. 659.

5. — Connaissement. Clauses. Lieu de création. Législation. Conformité. Condition de validité. Connaissement direct. Porteur. Connaissement postérieur. Clauses inopposables. Connaissement direct. Création aux Etats-Unis Harter. Act. Clause « les transports intermédiaires aux conditions des navires employés ». Connaissement postérieur. Clause d'exonération des risques de

Digitized by Google

U

Digitized by Google

Digitized by Google

Débarquement continué. Usages. Application (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

14. — Staries. Clause de déchargement « avec la rapidité usitée pour un steamer aussi vite que le navire pourra délivrer ». Staries. Fixation. Usages. Port de destination. Moyenne des quantités déchargées. Dieppe. Usages. Bois. 70 à 80 standards par jour (Dieppe, 30 mars 1900), p. 32.

15. — Pêches maritimes. Subrécargue. Navires terre-neuviers. Usages de Fécamp. Engagement. Part de bénéfices. Qualification. Gratification. Armateur. Rémunération obligatoire (Fécamp, 4 mars 1903), p. 865.

16. — Vente. Bois. Clause « sciage cette saison, suffisamment d'avance pour l'embarquement ». Objet. Dessiccation. Vendeur. Port d'embarquement. Usages. Drômes ou radeaux. Livraison au navire. Absence de faute (Havre, 25 juin 1902), p. 328.

17. — Vente « coût, fret et assurance ». Désignation du navire et spécification de la marchandise avant l'ouverture des panneaux. Vendeur. Obligation. Remise des documents postérieure. Possibilité. Clause « paiement à l'arrivée contre remise des documents ». Effet. Marchandise. Paiement. Exigibilité. Résiliation. Délai d'usage (Marseille, 12 septembre 1902), p. 356.

18. — Vente à livrer. Cotons d'Amérique. Clause « conditions du Havre ». Syndicat du commerce des cotons. Dispositions déterminant les usages du Havre. Retard dans l'embarquement. Pénalités. Application (Havre, 28 mai 1902), p. 180.

19. — Vente sur embarquement. Provenance directe. Délai fixé. Chargement à Hankow. Opérations de douane. Transbordement à Shangaï après le délai. Connaissement créé au nom du second navire. Usages. Marchandise. Importation directe. Non lieu à résiliation (Marseille, 17 novembre 1902), p. 871.

ALLEMAGNE. — 20. — Capitaine. Diligence requise. Connaissement. Clause d'usage au port de chargement. Connaissance des usages. Impossibilité de l'exiger. Insertion au connaissement. Absence d'obligation. Ordre formel. Connaissance de la clause. Omission. Preuve à la charge du réclamateur. Responsabilité du capitaine (Tribunal supérieur hanséatique, 6 octobre 1902), p. 367.

21. — Pesage. Fret fixé en bloc. Pesage au débarquement. Réceptionnaire. Impossibilité de l'exiger. Fret payable sur poids délivré. Pesage au débarquement. Usages de Hambourg. Nécessité. Connaissement. Clause « poids inconnu ». Pesage à la livraison. Transporteur. Absence d'obligation. Réceptionnaire. Constatation du manquant. Expertise (Tribunal de l'Empire, 9 octobre 1901), p. 215.

BELGIQUE. — 22. — Cautionnement. Principe. Contrat gratuit. Contrat à titre onéreux. Possibilité (Bruxelles, 2 juillet 1902), p. 379.

23. — Débarquement. Connaissement. Clause de référence aux règles du London Corn Trade Association. Déchargement d'office. Usages du port. Parcels. Impossibilité. Capitaine. Droit à surestaries (Anvers, 5 juillet 1902), p. 229.

24. — Débarquement. Connaissement. Clause de débarquement d'office « should the goods not be taken delivery of by the consignees or assignees so soon as the steamship is ready to discharge ». Lenteur à la réception. Débarquement d'office. Capitaine. Absence de droit. Usages. Surestaries. Dommages-intérêts. Différence de coût des manipulations (Anvers, 28 novembre 1902), p. 396.

ITALIE. — 25. — Staries. Jours non ouvrables. Usages du

V

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

rance contre le vol. Capitaine. Marchandise reçue. Connaissement. Défaut de réserves. Débarquement. Manquant. Vol constaté. Effraction invisible. Présomption Vol commis en cours de transport. Assureurs. Responsabilité. Preuve contraire. Charge des assureurs (Marseille, 22 janvier 1903), p. 873.

GRÈCE. — 2. Affrètement. Capitaine. Obligation de livrer la cargaison au destinataire. Débarquement en douane Obligation légale. Indication du nom du destinataire. Libération du capitaine. Vol en douane. Irresponsabilité (Cour de l'Aréopage, 1901), n° 121, p. 120.

Voir : Assurances maritimes, n° 51.

Voyage. — FRANCE. — 1. — Assurances maritimes. Assurances sur corps. Police. Temps des réparations. Gages et vivres de l'équipage. Pêche à Terre-Neuve. Marins. Absence de gages. Avaries non prévues. Risque non couvert. Silence de la police. Règles du droit commun. Inapplication à l'espèce. Navire armé pour la pêche. Art. 403 C. com. Vivres et gages de l'équipage. Avaries particulières. Navire armé ni au mois ni au voyage. Inapplication. Loi du 12 août 1885. Vivres et gages de l'équipage. Charge du fret. Absence de fret. Inapplication (Fécamp, 18 juin 1902), p. 189.

2. — Gens de mer. Art. 262 C. com. Maladie pendant le voyage. Loyers. traitement aux frais du navire. Maladie. Cause. Débauches. Imprudences. Maladies secrètes. Syphilis. Preuve. Inapplication (Alger, 28 septembre 1901), p. 550.

3. — Gens de mer. Congédiement. Art. 270 C. com. Engagement à durée limitée. Application Officiers. Equipage. Second. Application. Voyage au long cours. Engagement. Congédiement avant la clôture du rôle d'équipage ou pour une juste cause. Présentation à bord hors d'état de prendre service. Juste cause. Non lieu à indemnité (Rouen, 28 novembre 1902), p. 861.

4. — Affrètement. Résiliation. Paiement du dédit stipulé. Navire. Voyage convenu. Aménagements nécessaires. Charge de l'armateur. Dépenses faites sur l'ordre de l'affréteur. Charge de l'affréteur. Profit retiré par l'armateur. Déduction (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

5. — Affrètement. Port en dehors du trajet convenu. Voyage à part. Contrat d'affrètement. Absence de commencement d'exécution (Alger, 29 juillet 1902), p. 316.

6. — Pontée. Port français de charge. Port français de transbordement. Même mer. Petit cabotage. Capitaine. Défaut d'autorisation des chargeurs. Chargement sur le pont. Possibilité (Caen, 4 décembre 1902), p. 511.

7. — Pontée. Connaissement. Avaries communes. Classement d'après les usages du port de destination ou les Règles d'York et d'Anvers. Choix des armateurs. Option. Règles d'York et d'Anvers. Chargement sur le pont. Jet à la mer. Voyage au long cours. Grand et petit cabotage. Avaries particulières (Caen, 4 décembre 1902), p. 511.

8. — Privilèges. Art. 192 C. com. Formalités. Omission. Déchéance. Formalité à remplir pendant le voyage. Créancier. Défaut de diligence. Brusque fin du voyage. Déchéance (Rouen, 26 novembre 1902), p. 498.

9. — Privilèges. Capitaine. Dernier voyage. Sommes dues pour fournitures et réparations. Art. 191-7°. Application. Privilège (Havre, 8 février 1902), p. 37.

10. — Privilèges. Art. 191-7°. Sommes prêtées. Dernier voyage. Deniers. Fournitures et travaux. Application. Privilège (Rouen, 26 novembre 1902), p. 498.

Digitized by Google

Digitized by Google

Y

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE CHRONOLOGIQUE

Digitized by Google

1903

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE DU NOM DES PARTIES

Digitized by Google

Digitized by Google

COMPAGNIES

Digitized by Google

SOCIÉTÉS

Digitized by Google

TABLE DU NOM DES NAVIRES

Digitized by Google

TABLE BIBLIOGRAPHIQUE

Digitized by Google

Digitized by Google

BIBLIOGRAPHIE SYSTÉMATIQUE

ABRIBAT (J. M.). — Le détroit de Magellan au point de vue international. — Paris, A. Chevalier-Marescq et Cie, éditeurs, 1902.

AUBRUN (H.). — Les avaries particulières dans les assurances sur facultés ; fixation de l'indemnité. — Paris, A. Pédone, éditeur, 1903.

BODDAERT (H.). — Questions de droit maritime traitées à la Conférence de Hambourg. — (Clunet, 1903, nos V-VI, p. 560).

BRUNO (Carlo). — I Congressi internazionali di Parigi e di Monaco (*Rivista marittima*, estrato dal fasc. d'ottobre 1902). — Roma, tip. L. Cecchini, 1902.

— La guerra sul mare secundo alcune recenti pubblicazioni francesi. — (Estratto dalla *Rivista Internazionale di scienze sociali e discipline ausiliarie*). — Roma, tip. dell' Unione cooperativa editrice, 1902.

— Gli Stati Uniti e la marina mercantile. — (Estratto dalla *Rivista Italo-Americana*). — Roma, tip. dell' Unione cooperativa editrice, 1902.

— Le legge sulla guerra marittima degli Stati Uniti. — (*Rivista marittima*, estratto dal fasc. di guigno 1903). — Città di Castello, tip. S. Lapi, 1903.

— Sull' Art. 56 del Codice per la marina mercantile (*Rivista marittima*, estratto dal fasc. di guignio 1903). — Città di Castello, tip. S. Lapi, 1903.

DELÉCRAZ (F. V.). — Bizerte port franc. — (Extrait de la *Revue Tunisienne*). — Tunis, imp. L. Nicolas, 1902.

FINKE (Dr H.). — Dez Kongress des Comité maritime international in Hamburg. — (Auszug aus der Zeitschrift für Int. Privat Recht, XII, S. 588, 1903).

FROMAGEOT (H.). — Les conditions de la nationalité des navires d'après la législation des différents pays maritimes. — Paris, R. Chapelot et Cie, éditeurs, 1903.

— Conférence de Hambourg. Compte-rendu. — (*Revue internationale du Droit maritime*, XVIIIe année, 1902-1903, p. 238).

— De la loi applicable aux obligations et spécialement à la responsabilité résultant pour les armateurs des contrats d'affrètement par charte-partie ou connaissement. — (*Revue internationale du Droit maritime*, XVIIIe année, 1902-1903, p. 742).

— Loi allemande sur les gens de mer (traduction). — (*Revue maritime* no de décembre 1902. — *Revue internationale du Droit maritime*, XVIIIe année, 1902-1903, p. 779, 919).

FRON (E.). — Inscrits et non inscrits devant la loi (lois du 9 avril et du 21 avril 1898). — (*Bulletin trimestriel de l'Enseignement professionnel et technique des pêches maritimes*, VIIe année, juillet-septembre 1902, no 3, p. 343).

HART (Ed. L. de). — Note sur la propriété des navires de commerce en Angleterre et aux Etats-Unis. — (Clunet, 1903, nos III-IV, p. 294).

HOUET (P.). — Lois, Décrets, Règlements, Arrêtés, Circulaires minis-

Digitized by Google

térielles sur la marine marchande. — Paris, Comité central des armateurs de France, rue Chauveau-Lagarde, 16, 1902.

KOCH (L.). — Loi espagnole sur l'hypothèque maritime (traduction) — (*Revue internationale du Droit maritime*, XVIII[e] année, 1902-1903, p. 584).

LANESSAN (J. de). — Le programme maritime de 1900-1906. — Paris, Félix Alcan, éditeur, 1902.

LE MINIHY DE LA VILLEHERVÉ. — Recueil de Jurisprudence commerciale et maritime du Havre, 2[e] Table décennale, 1885-1895. — Havre, Imp. du journal du Havre, 1901.

LYON-CAEN (Ch.). — Jurisprudence en matière de droit maritime. — (*Revue critique de législation et de jurisprudence*, t. XXXI, n° II, novembre 1902, p. 529).

MAUREL (F.). — Théorie générale des avaries communes. — Paris, A. Rousseau, éditeur, 1903.

MIRELLI (F.). — La Conferenza internazionale di diritto marittimo in Amburgo. — Napoli, C. Cozzolino e C[ie], 1903.

— Juridiction et compétence en matière d'abordage. — (*Rivista di diritto internazionale e di Legislazione comparata*, anno V, fasc. IV-VI, aprile-guigno 1902, p. 165).

PERELS (F.). — Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. — Berlin, E. S. Mittler und Sohn, 1903.

RITTER (D[r] Carl). — Denkschrift zu den Entwürfen des Comité maritime international von Vertragen über Ausegelung und Hilfeleistung in Seenot. — Hamburg, 1903.

VALROGER (P. de). — La loi du 21 avril 1898 sur la caisse de prévoyance au profit des marins français considérée dans ses rapports avec les lois sur l'inscription maritime, les dispositions du Code de commerce et la loi du 9 avril 1898. — (*Revue internationale du Droit maritime*, XVIII[e] année, 1902-1903, p. 415).

CHEVALIER-MARESCQ, IMPRIMEUR GÉRANT

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google